W NUMERZE: Mistrzostwa świata w Moskwie ● Napalm — broń agresorów

SKRZYDLATA POLSKA

NR 40 (795) ● 2. X. 1966 ● ROK XXII XXXVI ● CENA 2 ZŁ

W Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu w Warszawie stewardessy naziemne LOT-u otrzymały ostatnio nowe sukienki mundurowe. Są one modnie i estetycznie zaprojektowane, a ich ceglasty kolor ułatwia pasażerom orientację do kogo należy zwracać się o pomoc, wyjaśnienia i radę.

Foto: M. Kobrzyński

Jeleniogórskie obrady ZG APRL

Kolejne, plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL odbyło się 17 września br. na sesji wyjazdowej w Jeleniej Górze, w siedzibie tutejszego aeroklubu, który w tym roku obchodzi XX-lecie swego istnienia. Stąd też pierwszy punkt porządku dziennego poświęcony był sprawozdaniu Zarządu Aeroklubu Jeleniogórskiego z całokształtu jego pracy w okresie od 1 stycznia 1965 r. do 15 sierpnia 1966 r.

W tej części obrad posiedzenie ZG APRL zaszczycili swą obecnością gospodarze miasta i powiatu Jeleniej Góry: I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR w Jeleniej Górze — **Stanisław Trzaska,** przewodniczący Prezydium Powiatowej Rady Narodowej — mgr inż. **Zbigniew Federowicz** i przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Jeleniej Górze — mgr **Zbigniew Doroszewski.** Sprawozdanie z działalności AJ złożył Zarząd z prezesem **Władysławem Kuczerą** i wiceprezesami: **Teodorem Pragłowskim** i **Tadeuszem Kaczmarkiem** na czele. Na posiedzeniu obecni byli również przedstawiciele kombinatu miedziowego „Lubin", w którym działa sekcja lotnicza aeroklubu. Zarząd Główny przyjął do zatwierdzającej wiadomości sprawozdanie Zarządu Aeroklubu Jeleniogórskiego i pozytywnie ustosunkował się do przedstawionych wniosków. Z okazji XX-lecia podkreślono szczególnie, z uznaniem, bogaty dorobek klubu, jego osiągnięcia i prężność organizacyjną. **Prezes Antosiewicz,** który przewodniczył obradom, podziękował obecnym na posiedzeniu gospodarzom miasta i powiatu za opiekę nad aeroklubem i owocne z nim współdziałanie, stawiając tę działalność za przykład dla całego kraju — dla innych aeroklubów. W serdecznych słowach pogratulował jubilatowi, Aeroklubowi Jeleniogórskiemu, przewodniczący Prezydium MRN w Jeleniej Górze mgr Z. Doroszewski, podkreślając, że aeroklub był, jest i będzie zawsze bliski sercu władz miejskich Jeleniej Góry. Podziękował on również Zarządowi Głównemu za to, że władze Aeroklubu PRL wybrały sobie za miejsce swych obrad Jelenią Górę, właśnie w dniu inauguracji tradycyjnego już „Jeleniogórskiego Września".

W drugim punkcie porządku obrad przyjęto sprawozdanie z działalności inwestycyjno-lotniskowej APRL, a w trzecim omówiono aktualną sytuację w szkoleniu i sporcie spadochronowym. Obecny na zebraniu przewodniczący Komisji Spadochronowej, ppłk pil. mgr **Jerzy Świątek,** przedstawił członkom ZG obecny stan spadochroniarstwa polskiego, podkreślając szczególnie braki sprzętowe. Na posiedzeniu omówiono niezwykle wszechstronnie te sprawy i przyjęto odpowiednie wnioski, które w miarę możliwości będą przez APRL realizowane. Zarząd Główny postanowił uczynić wszystko, aby polepszyć znacznie sytuację w tej dziedzinie sportu lotniczego. Równocześnie wyrażono na posiedzeniu duże uznanie dla dotychczasowej działalności Komisji Spadochronowej APRL, postulując jednocześnie szereg wniosków, a m.in. zacieśnienie współpracy z poszczególnymi służbami spadochronowymi Wojska Polskiego, stworzenie instytucji trenerów spadochronowych i sięgnięcie po badania naukowe w tej dziedzinie.

W części końcowej posiedzenia Zarząd Główny podjął szereg uchwał o nadaniu odznak Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego i przyznaniu dyplomów uznania oraz wyznaczył delegatów Aeroklubu PRL do poszczególnych komisji specjalnościowych FAI. Odznakę Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego przyznano **Kazimierzowi Plenkiewiczowi** z Warszawy oraz — pośmiertnie — **Tadeuszowi Popielowi** z Jeleniej Góry. Z okazji XX-lecia Aeroklubu Jeleniogórskiego przyznano dyplomy uznania ZG APRL niektórym działaczom i pracownikom tego klubu: dyrektorowi kombinatu „Lubin" — mgr. **Tadeuszowi Zastawnikowi,** sekretarzowi propagandy KP PZPR w Jeleniej Górze — mgr. **Zdzisławowi Jurczykowi,** szefowi technicznemu AJ — **Tadeuszowi Pieńkowskiemu** i głównemu księgowemu klubu — **Stanisławowi Raudnitz'owi.** Z okazji XXX-lecia Żaru dyplomy przyznano współzałożycielom tej szkoły szybowcowej: inż. **Franciszkowi Derulskiemu, Jerzemu Pizl'owi,** dr. **Włodzimierzowi Humenowi, Piotrowi Młynarskiemu, Władysławowi Janicy,** inż. **Antoniemu Gintherowi** i **Władysławowi Dziergasowi.** Również z okazji XX-lecia dyplom uznania ZG APRL przyznano **Wrocławskiej Rozgłośni Polskiego Radia.** Delegatami APRL do poszczególnych komisji specjalnościowych FAI zostali: sportowej — **Tadeusz Rejniak,** szybowcowej — mgr inż. **Julian Bojanowski,** balonowej — inż. **Zbigniew Burzyński,** spadochronowej — ppłk pil. mgr **Jerzy Świątek,** modelarskiej — **Zdzisław Szajewski,** wychowania — mgr inż. **Wiktor Leja,** astronautycznej — mgr inż. **Jacek Walczewski** i akrobacji lotniczej — inż. **Jan Zwierzyński.** Równocześnie Zarząd Główny postanowił zgłosić na najbliższej konferencji generalnej FAI kandydaturę prezesa **Stefana Antosiewicza** do Rady i na wiceprezydenta FAI.

Omówieniem działalności ogólnoorganizacyjnej Aeroklubu PRL na dzień 1 września br. (stan organizacyjny jednostek, realizacja budżetu i wyniki kontroli finansowej oraz realizacja uchwał ZG w bieżącej kadencji) zakończono jeleniogórskie obrady Zarządu Głównego APRL.

Następnego dnia, w niedziele 18 września, odbyły sie na lotnisku Aeroklubu Jeleniogórskiego efektowne, największe z dotychczasowych, pokazy lotnicze, które oglądało ponad 12 tysięcy widzów. Równocześnie, w dniach 17—19 września, rozegrano na szczycie jeżowskiego ośrodka szybowcowego ogólnopolskie zawody modeli szybowców na zboczu — RC, w których wzięło udział ponad 30 modelarzy. Zwyciężył w nich zawodnik miejscowego aeroklubu — Stefan Różycki.

Zarówno obrady ZG APRL jak i pokazy lotnicze oraz zawody modelarskie były pięknymi akcentami lotniczymi „Jeleniogórskiego Września", uświetniając zarazem XX-lecie Aeroklubu Jeleniogórskiego. (jrk)

Najlepsza załoga samolotowa kraju — Władysław Gawlik i Stanisław Bryzgalski z Aeroklubu Śląskiego, zwycięzcy XVI Lotu Południowo-Zachodniej Polski im. Fr. Żwirki i mistrzowie Polski na rok 1966. Foto: Henryk Kucharski

Gawlik - Bryzgalski bezkonkurencyjni w Krakowie

XVI Lot Południowo-Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki miał w bieżącym roku również, wyjątkowo, rangę Samolotowych Mistrzostw Polski. Te, tradycyjnie krakowskie, zawody rozegrano w dniach 13—18 września br. na lotnisku Czyżyny. Na starcie stanęło 14 załóg na samolotach „Jak-18". Rozegrano 5 konkurencji nawigacyjnych, w tym jedną w nocy.

Dobór prób w poszczególnych konkurencjach zmuszał załogi do pełnego wysiłku, a wywiązanie się z zadania wymagało najwyższych umiejętności. W tych udanych i na wysokim poziomie stojących zawodach nie zabrakło elementów nowych, co jeszcze bardziej podniosło atrakcyjność imprezy.

Bezapelacyjne zwycięstwo odniosła załoga Aeroklubu Śląskiego w składzie: pilot Władysław Gawlik i nawigator Stanisław Bryzgalski. Wygrali oni trzy z pięciu konkurencji i w klasyfikacji ostatecznej wyprzedzili następną załogę aż o ponad 850 punktów. Nie oddali więc pucharu zdobytego w XV Locie w 1964 roku i zatrzymali tytuł samolotowego mistrza Polski uzyskany w 1965 roku w Lisich Kątach.

Drugie miejsce i tytuł I wicemistrza Polski zdobyła załoga z Gdańska: Mieczysław Dąbkowski — Eugeniusz Doroszewicz. Miejsce trzecie i tytuł II wicemistrza Polski przypadł natomiast załodze z Krakowa w składzie: Ryszard Pilch — Zdzisław Szczęsny.

Obszerniej o zawodach w Krakowie napiszemy w jednym z najbliższych numerów. Tymczasem podajemy wyniki ostateczne XVI Lotu Południowo-Zachodniej Polski, stanowiącego jednocześnie batalię o tytuł samolotowego mistrza Polski na rok 1966.

(kh)

Cztery rekordy spadochronowe we Wrocławiu

Skoczkowie Aeroklubu Wrocławskiego ustanowili cztery nowe krajowe rekordy spadochronowe w skokach nocnych. W nocy z 19 na 20 września br. **KRYSTYNA LIGOCKA** w skoku z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania uzyskała piękny wynik 0,85 m od środka krzyża. Tej samej nocy trzech skoczków w składzie **EDWARD LIGOCKI, RYSZARD KUŚ** i **WOJCIECH SOLEZYŃSKI** w skoku grupowym z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania uzyskali 3,47 m odległości od środka krzyża. Dwa następne rekordy skoczkowie wrocławscy ustanowili w nocy z 21 na 22 września br.: **RYSZARD KUŚ** w skoku z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania osiągnął 5,07 m, a **EDWARD LIGOCKI** w skoku z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskał wynik 2,45 m od środka krzyża.

Gratulujemy! (m)

DWA MEDALE DLA POLSKI W ZŁOTYCH PIASKACH

Na przełomie sierpnia i września br. przeprowadzone zostały II z kolei Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o Puchar Złotych Piasków, w których uczestniczyły reprezentacje: Australii, Austrii, Bułgarii, CSRS, Jugosławii, POLSKI, USA i ZSRR.

Polscy skoczkowie uczestniczący po raz pierwszy w tych zawodach zdobyli dwa medale brązowe za dwa trzecie miejsca.

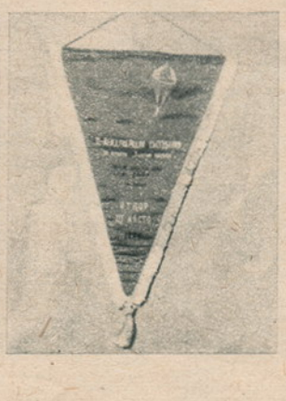
Nasze spadochroniarki w skoku grupowym z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek. na celność lądowania, na plaży w Złotych Piaskach, zajęły 3 miejsce i zdobyły medal brązowy. W skład drużyny kobiecej wchodziły: Antonina Chmielarczyk, Krystyna Kotlarek i Krystyna Radziszewska.

Drugi medal brązowy dla naszych barw uzyskał Ryszard Kuś za wywalczenie trzeciego miejsca w skoku do wody z wysokości 800 m.

Pierwsze miejsca w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej zajęli skoczkowie Związku Radzieckiego. Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR) otrzymała złoty medal i nagrodę specjalną. (m)

Na zdjęciach: medal i proporczyk uzyskane przez kobiecą drużynę za trzecie miejsce w Złotych Piaskach.

Foto: S.J.



WYNIKI XVI LOTU POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI IM. FR. ŻWIRKI

Miejsce	Załoga (pilot-nawigator)	Aeroklub	Punkty
1.	Władysław Gawlik — Stanisław Bryzgalski	Katowice	4 791,5
2.	Mieczysław Dąbkowski — Eugeniusz Doroszewicz	Gdańsk	3 937
3.	Ryszard Pilch — Zdzisław Szczęsny	Kraków	3 628,5
4.	Andrzej Adamkiewicz — Janusz Pasierski	Warszawa	3 508,2
5.	Ryszard Kasperek — Henryk Ignasiak	Świdnik	2 314,7
6.	Stanisław Babiarz — Wiesław Dziedzio	Jelenia Góra	2 226,9
7.	Edward Kieszkowski — Edward Popiołek	Kraków	1 827
8.	Stanisław Marliński — Andrzej Tajchman	Częstochowa	1 599
9.	Zdzisław Jarończyk — Janusz Karolew	Kraków	1 293
10.	Bohdan Sinica — Leszek Sitko	Białystok	1 289
11.	Karol Poselt — Zbigniew Gaszewski	Łódź	1 103
12.	Kazimierz Gajoch — Mirosław Nalepa	Rzeszów	849,5
13.	Stefan Modrzejewski — Władysław Czarnecki	Grudziądz	154,2
14.	Edward Rydz — Stanisław Jęczyk	Częstochowa	0

Warszawskie zawody spadochronowe

Na lotnisku Gocław odbyły się w dniach 14—18 września br. II Warszawskie Zawody Spadochronowe. Startowało 17 skoczków Aeroklubu Warszawskiego — 6 w klasie seniorów i 11 w klasie juniorów. Rozegrano dwie konkurencje. W obu punktowano celność lądowania, a w ostatniej także płaski styl spadania wolnego. Seniorzy skakali z wysokości 1000 m i 1 500 m, juniorzy z 1 000 m i 1 200 m.

W zawodach zwyciężyli: **wśród seniorów — 1. Robert Krawczyk — 2 013,5 pkt, 2. Jerzy Porębski — 1 895,2 pkt, 3. Marek Szugzda — 1 624,9 pkt;**

wśród juniorów — 1. Lech Żuchlewski 898,7 pkt, 2. Stanisław Niepytalski — 844,5 pkt, 3. Roman Zamiecki — 747 pkt.

★

Zakończenie zawodów zbiegło się z pokazami lotniczymi zorganizowanymi przez Aeroklub Warszawski z okazji Dni Lotnictwa. (kh)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

W ZWIĄZKU z Kongresem Kultury Polskiej, w naszym wojsku odbywały się tzw. sejmiki kultury — imprezy mające na celu podsumowanie dotychczasowego dorobku oraz wytyczenie programu działania w dziedzinie kultury w wojsku na przyszłość. Między innymi w Warszawie obradował sejmik kultury Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. W obradach uczestniczyli m. in. kierownik Wydziału Kultury KC PZPR Wincenty Kraśko, dowódca WOPK gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz i gen. bryg. Zbigniew Szydłowski. W toku dyskusji poruszono wiele interesujących problemów: m. in. zacieśnienie się kontaktów środowisk literackich i artystycznych z wojskiem. Podkreślono, że praca kulturalno-oświatowa winna stać się integralnym elementem procesów szkolenia i wychowywania żołnierza.

★

ZAKŁADOWA organizacja Związku Młodzieży Socjalistycznej w WSK Mielec została wyróżniona Złotą Odznaką im. Janka Krasickiego. Zakładowa organizacja młodzieżowa w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu zaliczana jest do najlepszych organizacji zakładowych ZMS w kraju. Wyróżnia się ona aktywnością działania i wieloma cennymi inicjatywami. Nasze gratulacje dla ZMS-owców z Mielca.

★

WYTWÓRNIA Filmowa Wojska Polskiego „Czołówka" wyprodukowała dwa nowe filmy o tematyce lotniczej. Są to: „Z jasnego nieba" Jerzego Wolena (o udziale 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej w manewrach w Erfurcie w październiku ub. r.) oraz „Podniebna przygoda" Stanisława Możdzieńskiego (reportaż z lotu ćwiczebnego młodego pilota z OSL w Dęblinie).

★

POMYŚLNIE rozwija się eksport polskiego sprzętu lotniczego. Obecnie nasze szybowce, samoloty rolnicze oraz przyrządy pokładowe sprzedajemy do 20 krajów świata. Do najpoważniejszych odbiorców naszych szybowców należą: W. Brytania, Australia, N. Zelandia, Szwajcaria, Austria, Belgia, Szwecja, Finlandia i NRF. W tym roku m. in. wysłano dwie partie szybowców „Bocian" do W. Brytanii i Egiptu oraz pierwsze „Fokl" do NRD i NRF. Z partią „Bocianów" pojechał do Egiptu główny instruktor SZD mgr inż. Jerzy Śmielkiewicz.

★

SZYBOWNICY Stalowowolscy rozegrali pierwsze klubowe zawody szybowcowe o puchar przechodni dyrekcji huty „Stalowa Wola". Zwyciężył w nich znany pilot Stanisław Kluk.

★

W PIOTRKOWIE odbyły się międzynarodowe zawody spadochronowe z udziałem skoczków Polski, CSRS i Węgier. Zwyciężył Czechosłowak — Hristisan, Polka Muszkiet była piąta. Na zakończenie odbyły się pokazy lotnicze. Obie imprezy zorganizował w ramach obchodów Dni Lotnictwa Aeroklub Łódzki.

★

JUŻ WIDAĆ pierwsze mury nowego internatu budowanego obecnie w Centrum Szybowcowym APRL w Lesznie. Z dostawą materiałów nie jest wprawdzie najlepiej, ale budowlani mają nadzieję podciągnąć budynek pod dach jeszcze przed mrozami, aby móc prowadzić roboty wewnątrz w czasie zimy. W każdym razie na przyszłe szybowcowe mistrzostwa Polski krajobraz lotniska w Strzyżewicach ulegnie dużej zmianie a budynek internatu będzie z pewnością gotowy w stanie surowym.

20 LAT AEROKLUBU JELENIOGÓRSKIEGO

I PIASTOWIE BYLIBY DUMNI...

JESZCZE w sudeckich górach nie ucichło na dobre echo wojennych strzałów, gdy już pod Śnieżkę dotarli entuzjaści lotnictwa. Ich pierwszym celem było zabezpieczenie szybowców, różnego innego sprzętu służącego do latania a porzuconego na ziemi jeleniogórskiej przez hitlerowców. Ciężkie to było zadanie, jak w ogóle trudne były pierwsze miesiące życia w wyzwolonym kraju. Trzeba się wczuć w atmosferę tych dni, trzeba było chyba je nawet przeżyć, by zrozumieć jak wiele kryje się za lakoniczną dziś, kronikarską wzmianką: Aeroklub Jeleniogórski powstał w marcu 1946 roku.

Minęło dwadzieścia lat. Różnych lat. Były okresy bogate w wydarzenia i osiągnięcia, były też — niestety — lata całkowitego zastoju. Dziś to już historia. Zostawmy ją bardziej dociekliwym ludziom. Najbardziej bowiem istotny — w moim przekonaniu — jest stan aktualny, perspektywy na przyszłość.

Zgodnie z założeniami statutowymi praca aeroklubów regionalnych powinna być skierowana w dwóch zasadniczych kierunkach: działalności wychowawczej, politycznej, propagandowej a jednocześnie szkoleniowej i sportowej. Myślę, że jeśli Aeroklubowi Jeleniogórskiemu należy się ten laurkowy felieton z okazji jubileuszu, jeśli temu ośrodkowi wyjątkowo dużo miejsca poświęcała „Skrzydlata", jeśli właśnie w Jeżowie odbyła się ostatnio sesja wyjazdowa Zarządu Głównego APRL, jeśli we wszystkich wydawnictwach i planach regionalnych na czołowym miejscu mówi się o miejscowym lotnictwie, to wszystko jest wynikiem umiejętnego powiązania tych dwóch nurtów życia aeroklubu.

Zacznijmy bowiem od spraw propagandy. Jeleniogórscy działacze są niewyczerpani w pomysłach i inicjatywach. Widać to choćby po zorganizowanych w tym roku imprezach. Wyliczmy ważniejsze: Międzynarodowe Zawody Spadochronowe w Lubiniu Legnickim (30 uczestników). Pierwsze od lat szybowcowe zawody kobiet. Zawody Modeli Latających (46 zawodników). VI Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej". Pokazy na 1000-lecie Polski w Lubiniu (25 000 widzów). A do tego dochodzi przecież wiele, rzekłbym codziennych tu, akcji jak wycieczki, wystawy, projekcje filmów itp.

Dlatego też mimo niewielkiego, bo obejmującego kilka zaledwie powiatów, terenu działania wykaz członków AJ zawiera 258 nazwisk, 23 Koła Lotnicze z 704 członkami, 20 modelarni, oraz... sekcję saneczkową. Mówiąc o terenie działania chciałbym zwrócić uwagę na umiejętne i dalekowzroczne zaangażowanie w lotnicze sprawy kombinatu miedziowego w Lubinie, jego szybko rosnącej liczby mieszkańców.

A szkolenie, sport? Trudno wyliczyć wszystkie zdobyte w Jeleniej Górze i Jeżowie uprawnienia, klasy czy odznaki. Realizowane w ramach planów i ponad plany. Efekt jest taki, że diamentowych pilotów jest tu 17. Więcej niż w wielu krajach. A i rezerw nie brakuje, ponieważ aż 15 członków AJ posiada po dwa diamenty i stale czyha na okazję.

Napisałem „stale" nie bez kozery. Aeroklub Jeleniogórski jest wszak jedynym w naszym kraju ośrodkiem lotniczym czynnym przez cały rok. Fala, żagiel, termika — wszelkie możliwe rodzaje prądów pionowych wykorzystuje się intensywnie.

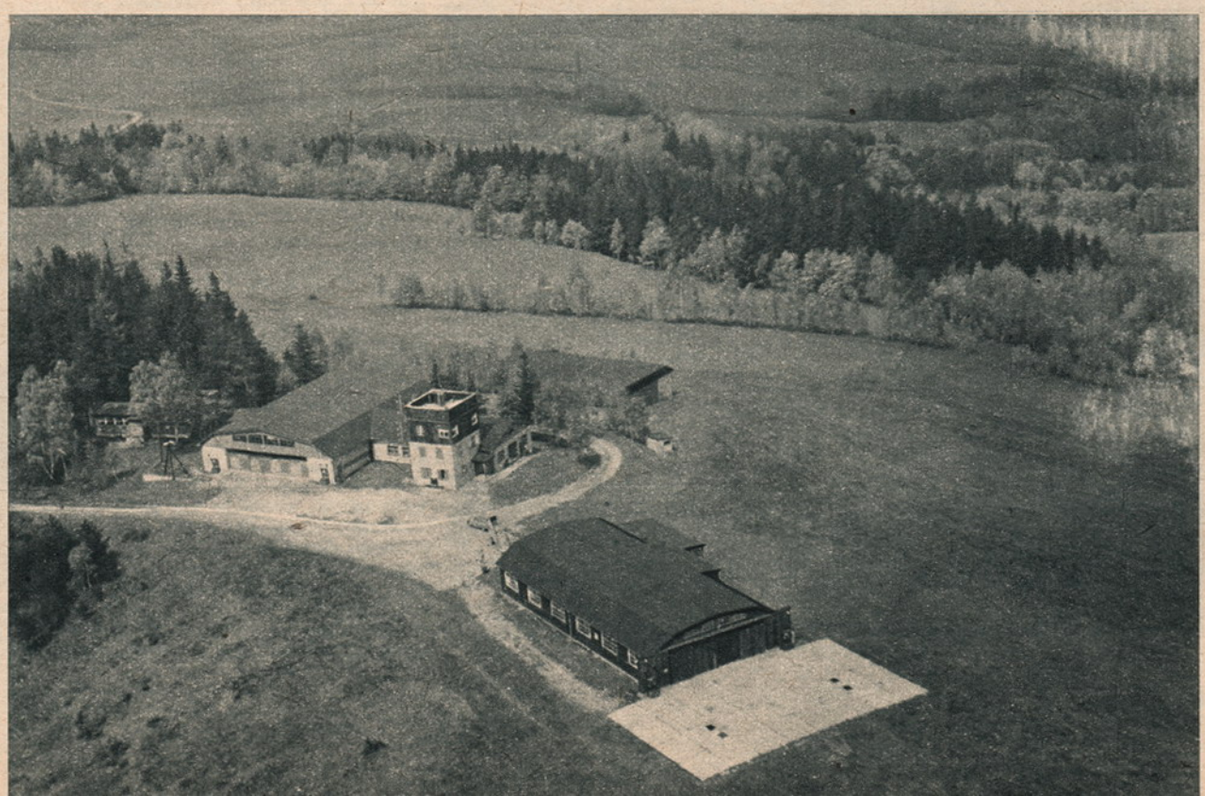
Dynamicznie się rozwijający i sprężyście kierowany klub bez większych problemów i perturbacji wchłonął przed trzema laty szybowcową jeżowską szkołę. O korzyściach ekonomicznych tego kroku za chwilę, teraz jeszcze o dorobku szkoleniowym, który wniósł do wspólnej sławy Jeżów. Uzyskano tu 287 diamentów, 897 wysokości ponad 3 000 metrów, 183 przeloty ponad 300 i 24 ponad 500 kilometrów.

Kilometry te i diamenty są tu bardzo tanie. W centrum uwagi jeleniogórskich lotników znajdują się problemy ekonomiczne. Na połączeniu ośrodków nasze lotnictwo sportowe zyskało półtora miliona złotych. Różnymi metodami — łącznie z uprawą gruntów i hodowlą — dobija się tu wysokich dochodów własnych, które do połowy bieżącego roku wyniosły już blisko pół miliona. O 200 000 zł zmniejszył się w ciągu trzech ostatnich lat fundusz płac. I sprawa najważniejsza. Przypomnijmy „Lotniczy Czyn Dwudziestolecia", zobowiązania na Tysiąclecie. Jelenia Góra wszędzie była w czołówce. Wartość czynów społecznych w minionym półroczu sięga 100 000 złotych.

Truizmem byłoby stwierdzenie, że wszystkie te wyniki są zasługą jeleniogórskich, lubińskich, wałbrzyskich działaczy. Społeczników i pracowników etatowych, prezesa Władysława Kuczery, wiceprezesa urzędującego Tadeusza Kaczmarka czy tragicznie zmarłego ostatnio szefa wyszkolenia Tadeusza Popiela i wielu jeszcze, bardzo wielu ludzi, których nie sposób wymienić, bo i „Skrzydlata" mogłaby być za mała. Wszystkim im składamy okolicznościowe życzenia, a szczególnie by mieli warunki do szerszego rozwoju usług eksportowych, by wielokrotnie pomnożyli te kilka tysięcy dolarów wpłaconych już na konto Aeroklubu PRL.

KORMORAN

Szczyt Jeżowa, jeden z wielu pięknych obiektów znajdujących się w gestii Aeroklubu Jeleniogórskiego.
Foto: A. Ziemiński



MISTRZOSTWA ŚWIATA W AKROBACJI

TADEUSZ MALINOWSKI

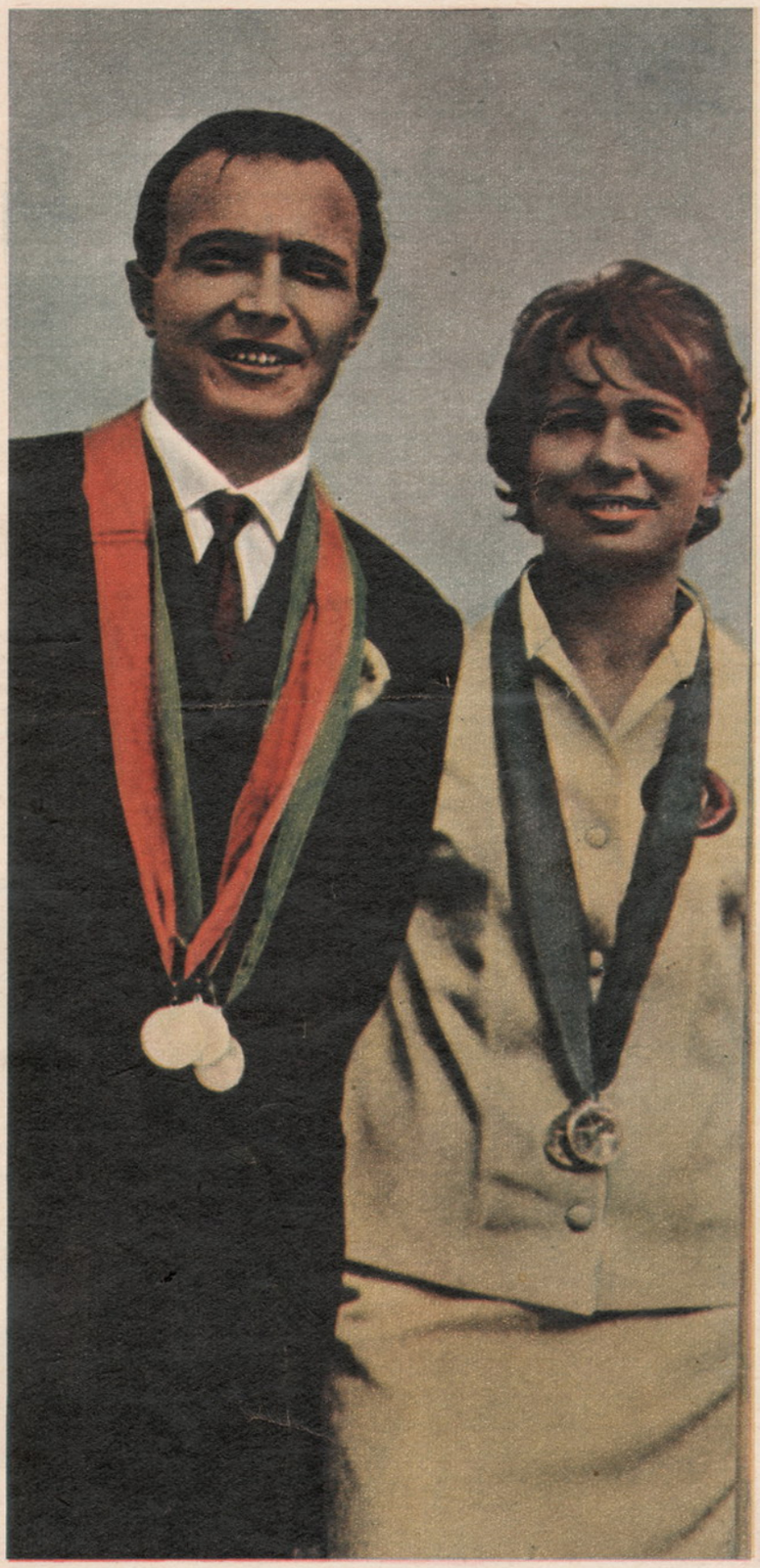
Czwarte z kolei Samolotowe Mistrzostwa Świata w Akrobacji rozegrane zostały w dniach od 7 do 14 sierpnia br. na lotnisku moskiewskiem w Tuszyno.

W tym miejscu trzeba przypomnieć, że pierwsze tego rodzaju mistrzostwa przeprowadzono na terenie Czechosłowacji w 1960 roku. Mistrzem został Czechosłowak Ladislav Bezak. Polski zawodnik Stanisław Kasperek zajął 13 miejsce. Drugie mistrzostwa odbyły się na Węgrzech w 1962 roku. Wtedy to piękny sukces odniósł Węgier Józef Toth. Najlepsze, 20 miejsce z Polaków wywalczył Stanisław Ackerman. Wreszcie trzecie z kolei mistrzostwa rozegrano w 1964 roku w Hiszpanii. Wówczas to tytuł mistrzowski uzyskał Hiszpan Thomas Castagno. Polscy piloci akrobacyjni nie startowali w Hiszpanii.

W 1966 roku gospodarzem mistrzostw był Aeroklub ZSRR. Tym razem na starcie stanęła rekordowa ilość pilotów akrobacyjnych: 54 mężczyzn i 10 kobiet z 15 państw. Zawodnicy reprezentowali następujące Aerokluby Narodowe: Anglii, Australii, Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Hiszpanii, Jugosławii, NRD, NRF, POLSKI, Rumunii, Szwajcarii, USA, Węgier i Związku Radzieckiego.

Przebieg mistrzostw

Regulamin mistrzostw przewidywał rozegranie trzech konkurencji półfinałowych i dwóch finałowych.



Samolotowi mistrzowie świata w akrobacji na lata 1966—68 piloci Związku Radzieckiego Władimir Martiemjanow oraz Halina Korczuganowa po wręczeniu medali mistrzowskich.

WYNIKI IV SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

Mężczyźni: mistrz świata — Władimir Martiemjanow (ZSRR, Jak 18PM) 26 289,5 pkt, 2. Wadim Owsiankin (ZSRR, Jak 18PM) 26 028,6 pkt, 3. Władimir Piskunow (ZSRR, Jak 18PM) 25 323,5 pkt, 4. Aleksiej Pimienow (ZSRR, Jak 18PM) 24 988,1 pkt, 5. Ladislav Bezak (CSRS, Zlin 526) 24 844,1 pkt, 6. Günter Boemer (NRD, Zlin-326) 24 775,0 pkt, 7. Witold Poczernin (ZSRR, Jak 18PM) 24 695,2 pkt, 8. Jiri Souc (CSRS, Zlin 256) 24 680,3 pkt, 9. Michel Pascal Francja, Nord Aviation N-3202) 24 586,8 pkt, 10. Erwin Blaske (NRD, Zlin-326) 24 532,4 pkt.

Kobiety: mistrzyni świata Halina Korczuganowa (ZSRR, Jak 18PM) 14 399,2 pkt, 2. T. Peresekina (ZSRR, Jak 18PM) 14 356,4 pkt, 3. M. Kirsanowa (ZSRR, Jak 18PM) 14 148,3 pkt, 4. L. Wasiljewa (ZSRR, Jak 18PM) 14 036,4 pkt, 5. Madelyne Delcroix (Francja, Nord Aviation N-3202) 13 809,8 pkt.

Wyniki drużynowe: 1. ZSRR, 45 366,8 pkt, 2. Czechosłowacja 42 942 pkt, 3. NRD 42 885,5 pkt, 4. Hiszpania 42 432,5 pkt, 5. Francja 41 549 pkt, 8. Polska 40 723,1 pkt.

Pierwszą konkurencję półfinałową rozpoczął obrońca tytułu mistrzowskiego Hiszpan Thomas Castagno. Jego akrobacja stała na przeciętnym poziomie. W konkurencji tej, którą była wiązanka obowiązkowa, zwyciężył W. Martiemjanow (4344,9 pkt) przed A. Pimienowem (4288,8 pkt) i W. Owsiankinem (4233,2 pkt). Wszyscy trzej reprezentanci Związku Radzieckiego. Hiszpan Castagno zajął 6 miejsce (4124,8 pkt), a Czechosłowak Bezak 13 miejsce (4052,5 pkt). Nasi zawodnicy uzyskali następujące lokaty: 21. Stanisław Ackerman (3990,6 pkt), 22. Ryszard Kasperek (3989,9 pkt), 31. Stefan Studencki (3852 pkt), 35. Stanisław Kasperek (3796,6 pkt) i 37. Edmund Mikołajczyk (3766,5 pkt).

W konkurencji tej pierwsze cztery miejsca zajęli piloci Związku Radzieckiego.

Drugą konkurencją mistrzostw była wiązanka figur akrobacji obowiązkowej — nieznanej. Składała się ona z figur podanych przez kierownictwa poszczególnych ekip narodowych. Wiązanka ta była bardzo trudna i zawierała wiele figur pionowych.

Gospodarze dysponujący samolotami o dużym nadmiarze mocy silnika, w obawie o przekroczenie górnej, regulaminowej granicy wysokości wynoszącej 800 metrów, zaproponowali podniesienie tej granicy do 1000 metrów motywując to bezpieczeństwem lotów. Propozycja ta została przegłosowana. Dla wielu zawodników, w tym również i dla polskich, dysponujących samolotami o silnikach mniejszej mocy decyzja ta okazała się niekorzystna.

Nasi piloci w drugiej konkurencji zaprezentowali wysoki poziom akrobacji. Mimo trudnej i skomplikowanej wiązanki wykonali ją dobrze. Jedyną figurą, która sprawiła im poważne trudności była autorotacyjna beczka odwrócona w pionie. W tym przypadku nasi piloci okazali się bezradni. Po prostu samolot „Beskid-1" nie mógł jej poprawnie wykonać ze względu na brak potrzebnego nadmiaru mocy silnika i towarzyszącym tej figurze przeciążeniom przekraczającym dopuszczalne przeciążenia samolotu „Beskid-1".

Pierwsze miejsce w tej konkurencji zajął W. Owsiankin (4135,5 pkt) przed W. Martiemjanowem (4112,6 pkt) i W. Piskunowem (4082,8 pkt) — wszyscy trzej piloci ZSRR. Czechosłowak Bezak uplasował się na 4 miejscu (3961,7 pkt), Anglik Williams na 5 miejscu (3954,7 pkt), Węgier Toth na 8 miejscu (3837,8 pkt), a Hiszpan Castagno na 33 miejscu (3523,9 pkt). Polscy piloci wywalczyli lepsze pozycje niż w pierwszej konkurencji: 15. Stanisław Kasperek (3777,7 pkt), 24. Stefan Studencki (3678,7 pkt), 28. Edmund Mikołajczyk (3634,9 pkt). 30. Ryszard Kasperek (3594,7 pkt) i 39. Stanisław Ackerman (3414,5 pkt).

Trzecią i zarazem ostatnią konkurencją półfinałową była wiązanka dowolna. Wyniki tej konkurencji w dużej mierze decydowały o wejściu poszczególnych zawodników do finału mistrzostw.

Zwycięstwo w tej konkurencji odniósł W. Martiemjanow (6842,1 pkt) przed W. Owsiankinem (6825,5 pkt) i W. Piskunowem (6592,2 pkt). Francuz Pascal zajął 5 miejsce (6560,8 pkt), Czechosłowak Bezak uplasował się na 6 pozycji (6537,9 pkt), Hiszpan Castagno zajął 8 miejsce (6493,1 pkt), a Węgier Toth dopiero 44 miejsce (5699,1 pkt). Nasi zawodnicy uzyskali następujące lokaty: 16. Stanisław Kasperek (6535,7 pkt), 36. Stanisław Ackerman (5967,1

Bracia Kasperkowie — Ryszard i Stanisław — uzyskali najlepsze wyniki w akrobacji spośród zawodników polskich na mistrzostwach w akrobacji.

pkt), 40. Edmund Mikołajczyk (5904 pkt), 42. Ryszard Kasperek (5856,7 pkt) i 50. Stefan Studencki (5494,9 pkt).

W wyniku trzech konkurencji półfinałowych do dalszych rozgrywek finałowych zakwalifikowało się tylko 18 zawodników, przy czym nie znalazł się wśród nich ani jeden zawodnik polski.

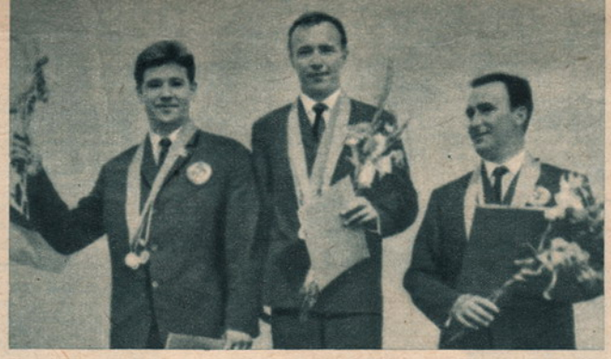
Po trzech konkurencjach pierwsze miejsce zajął W. Martiemjanow (15 299,6 pkt), 2. W. Owsiankin (15 194 pkt), 3. W. Piskunow (14 873 pkt), 4. L. Bezak (14 552,1 pkt), 7. M. Pascal (14 388,2 pkt), 9. N. Williams (14 287,5 pkt), 14. T. Castagno (14 141,8 pkt). Polacy: 22 S. Kasperek (13 909,6 pkt), 32. R. Kasperek (13 441,2 pkt), 33. S. Ackerman (13 379 pkt), 36. E. Mikołajczyk (13 305,4 pkt) i 42. S. Studencki (13 025,6 pkt).

Tak w pierwszej, jak i w drugiej konkurencji finałowej 1 miejsce zajął W. Martiemjanow (4153,3 pkt i 6836,6 pkt) a 2 miejsce W. Owsiankin (4146,9 pkt i 6687,5 pkt). Trzecim miejscem podzielili się W. Piskunow (4031,8 pkt i A. Pimienow 6626,6 pkt).

Samolotowymi Mistrzami Świata w Akrobacji na lata 1966—1968 zostali reprezentanci Związku Radzieckiego — Władymir MARTIEMJANOW (26 289,5 pkt) i Halina KORCZUGANOWA (14 399,2 pkt).

W rezultacie obliczenia zdobytych punktów przez trzech najlepszych zawodników po trzech konkurencjach — a nie punktów najlepszych trzech zawodników w każdej konkurencji — w klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajął Związek Radziecki przed Czechosłowacją, NRD, Hiszpanią ,Francją, USA, Węgrami, Polską, Anglią. (punktacją objęto tylko 9 drużyn, ponieważ pozostałe zespoły wystawiły po jednym względnie po dwóch zawodników).

Kobiety nie brały udziału w konkurencjach finałowych.



Trzej pierwsi zawodnicy radzieccy na podium zwycięzców: Owsiankin, Martiemjanow i Piskunow.

Trzy czołowe pilotki akrobacyjne świata zawodniczki Związku Radzieckiego: T. Peresekina, Halina Korczuganowa, Margerita Kirsanowa.

Ekipa polska

Nasi piloci polecieli do Moskwy po czteroletniej przerwie uczestniczenia w mistrzostwach świata. Przerwa ta wynikła z braku posiadania wyczynowego samolotu akrobacyjnego.

Zorganizowanie w ubiegłym roku Międzynarodowych Zawodów Samolotowych w Akrobacji w Łodzi przyczyniło się w pewnym sensie do wyścigu z czasem utraconym po mistrzostwach w Hiszpanii.

W Łodzi zwyciężył Węgier Toth przed pilotem Związku Radzieckiego Owsiankinem i naszym zawodnikiem Stanisławem Kasperkiem.

Wniosek jaki wyciągnięto po zawodach w Łodzi powtarzał się, a więc był ten sam, ciągle zresztą aktualny: udział w najbliższych mistrzostwach świata na posiadanym sprzęcie jest niemożliwy.

Rozwiązanie tego zagadnienia mogło nastąpić w sposób dwojaki: poprzez zakupienie trzech samolotów za granicą względnie poprzez dalsze, coraz trudniejsze, unowocześnianie posiadanych samolotów typu Zlin-26.

Ostatecznie zdecydowano się na dalsze unowocześnianie Zlinów z 1952 roku. W wyniku dziesiątek najrozmaitszych zmian, o których zresztą pisaliśmy na łamach naszego tygodnika, powstał w Lotniczych Zakładach Naprawczych w Krośnie „Beskid-1". Samolot ten miał zabudowany już silnik o mocy 160 KM (poprzedni 105 KM). W dalszym ciągu brak właściwego śmigła do silnika i samolotu mógł całkowicie pokrzyżować udział naszych pilotów w mistrzostwach. Zamówionych śmigieł za granicą nie otrzymano, przy czym chodziło w tym przypadku o śmigła o skoku zmiennym. Aby wykorzystać moc silnika zdecydowano się zastosować z konieczności śmigła metalowe o skoku stałym z możliwością regulowania kąta nastawienia łopat na ziemi. Zmiana śmigła drewnianego na metalowe okazała się korzystna. Śmigła metalowe założone zostały na dwa dni przed wylotem do Moskwy i to dzięki uprzejmości dyrektora Lotnictwa Sanitarnego Tadeusza Więckowskiego, który śmigła te wypożyczył.

Nasi piloci zakwaterowani zostali wraz z ekipami Czechosłowacji, NRD i Węgier, w hotelu „Ostankino" odległym od lotniska o około 35 km. Ekipy pozostałych państw uczestniczących w mistrzostwach zakwaterowano w centrum Moskwy.

Polacy dwukrotnie odbyli loty treningowe (5 i 7 sierpnia) oraz uczestniczyli w pokazach lotniczych.

Udział pilotów polskich w mistrzostwach świata — mimo iż nie przyniósł on sukcesów barwom Aeroklubu PRL — okazał sie jednak pożyteczny. Włożyli oni wiele wysiłku, starań i umiejętności pilotażowych dla uzyskania jak najlepszych wyników sportowych.

W tym miejscu trzeba z przykrością stwierdzić, iż nasi piloci dysponowali samolotami o gorszych własnościach pilotażowych w porównaniu do swych przeciwników.

Ale gdy piszę te gorzkie słowa z satysfakcją jednak muszę przyznać, iż Stanisław Kasperek wyprzedził czołowych zawodników Hiszpanii, Francji, NRF (23. Montes — Hiszpania, 24. Verette — Francja, 44. Pawolka — NRF) latających na samolotach z nastawnymi w locie śmigłami. Wyprzedził on także Czechosłowaka Stoklasę (19 miejsce), zdobywcę pucharu Lockheed Trophy 1965 oraz byłego mistrza świata Węgra Totha, który uplasował się dopiero na 28 miejscu.

Postawa sportowa naszych zawodników spotkała się z przychylnym przyjęciem na łamach prasy radzieckiej, szczególnie po udziale w pokazach lotniczych.

Samoloty

Na mistrzostwach reprezentowanych było 10 typów samolotów akrobacyjnych. Ekipa radziecka startowała na unowocześnionych samolotach typu Jak 18P, które obecnie mają symbol Jak 18PM. Na maszynach tych latali wyłącznie piloci radzieccy. Samoloty te nie są budowane seryjnie. Samolot Jak 18PM ma zabudowany silnik o mocy 300 KM (AI-14RF). Maszyna osiąga prędkość maksymalną 315 km/h, przy czym jej prędkość wznoszenia wynosi 10 m/sek (nasz Beskid tylko 6,5 m/sek).

Ekipa Czechosłowacji startowała na samolotach Zlin-326 Akrobat i Zlin-526 Akrobat (ze śmigłami nastawnymi). Hiszpanie latali na samolotach Zlin-526 Akrobat ze śmigłami nastawnymi. Natomiast piloci NRD startowali na Zlinach-326 ze śmigłami nastawnymi. Francuzi latali na samolotach własnych Nord Aviation N-3202 oraz na samolotach Zlin-526 Akrobat. Również i pilot NRF Pawolka startował na samolocie Zlin-526 Akrobat.

Do finału mistrzostw zakwalifikowały się samoloty produkowane przez dwa państwa: Związek Radziecki i Czechosłowację. Były to trzy samoloty: Jak 18PM, Zlin-326 i Zlin-526 ze śmigłami nastawnymi.

Sukces odniosły samoloty z silnikami o dużej mocy ze śmigłami nastawnymi w locie. Szczególnie nie były one do pokonania w akrobacji pionowej, która dominowała na mistrzostwach w Moskwie.

W tym miejscu nasuwa się wniosek: regulamin mistrzostw opracowano i przystosowano do samolotów o dużej mocy silnika (rzedu 300 KM), a przecież powinno być odwrotnie. W najgorszym przypadku regulamin (wiazanki figur) winien być dostosowany do samolotów o silnikach 150—200 KM.

W rezultacie najlepszy pilot akrobacyjny latający na gorszym sprzęcie nie był w stanie uzyskać lepszego wyniku sportowego jeśli regulamin mistrzostw wyraźnie faworyzował samoloty o dużej mocy silnika.

Wnioski

Wniosków jest dużo. Najistotniejsze z nich opublikujemy po Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL, której posiedzenie odbędzie się 11 października br. Wnioski zebrane przez kierownika ekipy polskiej Jerzego Leszka oraz trenera Adama Flisa zostaną przedyskutowane, a następnie rozpatrzone przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL.

Jest wiecej niż pewne, iż w najbliższym czasie zostaną podjęte wiążące uchwały dotyczące przygotowania naszych pilotów do kolejnych mistrzostw świata oraz udostępnienia im możliwie najnowocześniejszego samolotu akrobacyjnego.

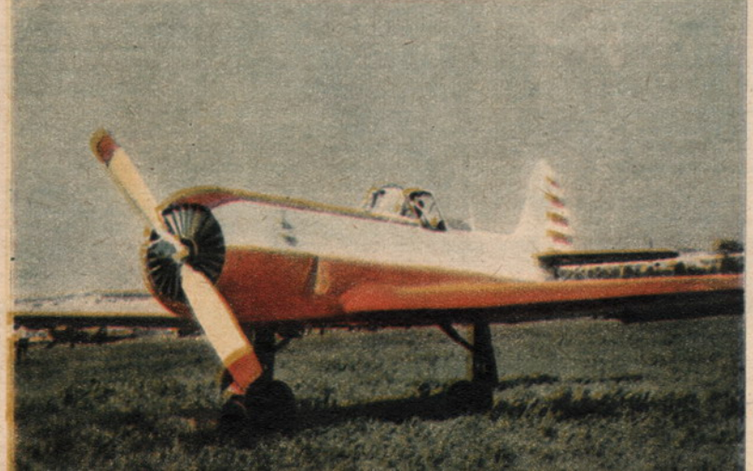
Naszym zdaniem do najważniejszych wniosków należą: przystąpienie do budowy polskiego samolotu akrobacyjnego, tak aby nasi piloci najpóźniej za cztery lata mogli na nim uczestniczyć w mistrzostwach świata 1970 (na mistrzostwa świata 1968 samoloty należałoby zakupić za granicą); opracowanie i przedstawienie na komisję akrobacji samolotowej FAI wniosków dotyczących zmian w sędziowaniu na mistrzostwach świata (wnioski takie opracowuje trener Adam Flis) oraz delegowanie stałego przedstawiciela Aeroklubu PRL do komisji akrobacji samolotowej FAI.

Na koniec chciałbym przypomnieć to co pisałem po Międzynarodowych Zawodach Samolotowych w Akrobacji w Moskwie w 1963 roku:

Mamy świetnych pilotów, którzy mogą dać z siebie maksimum wysiłku, lecz nie dysponują oni samolotami odpowiadającymi ich kwalifikacjom pilotażowym. Jakość sprzętu, na którym aktualnie latają nie nadąża za ich wysoką klasą pilotów akrobacyjnych.

Samolot Nord Aviation N-3202

Unowocześniony samolot Jak 18P noszący obecnie symbol Jak 18PM, na którym latali zawodnicy ZSRR. Silnik tego samolotu o mocy 300 KM.



JAK OCENIALI SĘDZIOWIE MIĘDZYNARODOWI NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA W AKROBACJI

Na podstawie materiałów udostępnionych przez kierownictwo ekipy polskiej na mistrzostwa świata w Moskwie, sędzia angielski na czterech zawodników angielskich najwyżej punktował dwóch zawodników swojego kraju, przy czym pięciokrotnie najwyżej oceniał zawodników Hiszpanii. Sędzia NRD na pięciu zawodników NRD pięć razy punktował najwyżej pilotów swojego kraju. Sędzia USA na czterech zawodników USA najwyżej punktował wszystkich swoich pilotów akrobacyjnych. Sędzia francuski na pięciu pilotów akrobacyjnych Francji, pięciokrotnie oceniał najwyżej zawodników własnego kraju. Sędzia Czechosłowacji na pięciu zawodników Czechosłowacji najwyżej punktował jedynie pilotów własnego kraju. Sędzia Związku Radzieckiego na pięciu zawodników ZSRR trzykrotnie najwyżej punktował swoich zawodników. Pilotów polskich najwyżej, bo trzykrotnie, ocenił sędzia NRD i dwukrotnie sędzia radziecki. Natomiast pięciokrotnie najniżej punktował polskich pilotów sędzia Czechosłowacki.

Polskiego sędziego nie było.

Oceny sędziów pozostawiamy bez komentarzy.

NOTATNIK LIPSKI 3)

ÓSME MISTRZOSTWA

JERZY R. KONIECZNY
Korespondencja własna z NRD

AKROBACJA

TRZECIA konkurencja mistrzostw — akrobacja spadochronowa — rozgrywana, ze względu na pogodę, na przemian z innymi konkurencjami, przyniosła mniej emocji wizualnych (trudna do oglądania bez lornet), ale za to sensacyjne wyniki. Wprawdzie dla wygody widzów zainstalowano na stadionie spadochronowym olbrzymi sekundomierz, który wskazywał czas kręcenia akrobacji przez poszczególnych skoczków, ale wobec braku systematycznej informacji o skaczących zawodnikach, publiczność była absolutnie pozbawiona przyjemności oglądania tej konkurencji, nawet przez lornetki. Była więc ona widowiskowa jedynie dla sędziów, chociaż też przecież anonimowa.

Już po pierwszej kolejce skoków na akrobację okazało się, jak wielki postęp dokonał się w tej dyscyplinie sportu spadochronowego od ostatnich mistrzostw w Leutkirch. Szczególnie zdumieli skoczkowie radzieccy, a przede wszystkim Krestjannikow i Kozakow, którzy nakazane figury akrobacji wykręcili w rewelacyjnym czasie, poniżej 8 sek. Krestjannikom miał następujące czasy akrobacji w trzech skokach: 7,6 — 7,8 — 7,4 sek; Kozakow: 9,1 — 7,6 — 7,5 sek. W ogóle skoczkowie radzieccy byli w tej konkurencji klasą dla siebie. Niezagrożeni przez nikogo zajęli pierwsze pięć miejsc. Nawet piąty — Burdukow — zmieścił się ze swą akrobacją w czasie 9 sek. Dużą niespodziankę sprawili natomiast Niemcy: Garus i Gerhardt, którzy uplasowali się tuż za zawodnikami ZSRR i wyprzedzili Czechosłowaków Klimę i Jehlickę. Najlepsze czasy Garusa (NRD): 9,1 — 9,4 sek; Gerhardt'a: 9,0 — 9,8 sek. W ogóle, czas akrobacji poniżej 10 sek. miało 12 pierwszych w tej konkurencji zawodników, w tym

Widok ogólny na stadion podczas rozgrywania konkurencji VIII Spadochronowych Mistrzostw Świata w Lipsku. Foto: J. R.Konieczny(3)

(oprócz skoczków ZSRR) dwóch skoczków NRD, trzech CSRS, Węgier Szeder i Kanadyjczyk Henry.

Wśród uczestników mistrzostw mówiło się wprawdzie, że sędziowie mniej uwagi zwracali na styl kręcenia akrobacji (nie jestem tego tak bardzo pewien?), a więcej na czas jej wykonywania, dając tylko w przypadkach bardzo rażących nieprawidłowości punkty karne. W każdym razie, jak wynika to z oficjalnej listy wyników tej konkurencji, punkty karne spośród mężczyzn otrzymało tylko: — 10 czterech zawodników i — 35 też czterech. Wśród kobiet, — 10 punktów karnych otrzymały trzy zawodniczki, a — 45 jedna (Polka Kwaśnik). Nie ulega jednak wątpliwości, że — ogólnie rzecz biorąc — w ciągu ostatnich dwóch lat wzrósł bardzo poważnie poziom skoczków w wykonywaniu akrobacji spadochronowej. W ekipie radzieckiej, na przykład, nie ukrywano, że w tej dziedzinie przeprowadzano w ZSRR przed mistrzostwami badania i eksperymenty w tunelu aerodynamicznym. Warto to wziąć pod uwagę może i u nas?

W klasyfikacji kobiet, przewaga radzieckich spadochroniarek nie była tak wyraźna jak wśród mężczyzn. Wprawdzie zajęły one w tej konkurencji zdecydowanie trzy pierwsze miejsca (Wojnowa, Chmielnicka, Jeremina), osiągając czasy poniżej 10 sek (od 9,1 do 9,8 sek), jednak pozostałe dwie zawodniczki ZSRR (Kostina i Sieliwierstowa) zostały wyprzedzone przez dwie Czeszki i Niemkę. Pierwsze dziesięć spadochroniarek w klasyfikacji końcowej tej konkurencji (Chmielarczyk była 10) kręciło akrobację w granicach 10,1 — 10,8 sek, co świadczy, że i u kobiet podniósł się poziom w tej konkurencji.

Jak wypadli polscy zawodnicy? Biorąc pod uwagę, że spadochrony PTCH-6 otrzymali stosunkowo późno, nie wskakali się dobrze w nie i że w ogóle — jak mówili — z tym typem spadochronu nie czuli się jeszcze dobrze w czasie akrobacji, można uznać, że wypadli zupełnie dobrze. Ligocki (16 miejsce) i Czerwonka (24 miejsce) znaleźli się pod względem czasu kręcenia akrobacji blisko czołówki. Wprawdzie Czerwonka miał zaraz w pierwszym skoku 35 punktów karnych i czas 12,3 sek, ale poprawił się w drugim skoku na 10,8 sek, a w trzecim uzyskał 11,0 sek. Najlepszy był Ligocki, mając w trzech kolejnych skokach następujące czasy: 10,4 — 11,6 — 10,5 sek; wyniki i miejsce dobre na 71 startujących zawodników. Najgorzej powiodło się Zalasińskiemu (13,3 — 12,4 — 11,5 sek) i Kuleszy (12,3 — 13,2 — 12,5 sek).

Z kobiet Chmielarczyk znalazła się zdecydowanie w czołówce (czasy: 11,5 — 10,8 — 10,6 sek), a od mistrzyni tej konkurencji dzieliło ją zaledwie 31 punktów. Puchar i Ligocka były mniej więcej na jednakowym poziomie, w klasyfikacji dzieliło je 7 miejsc ale w punktacji tylko 9 pkt. Kwaśnik z Wrocławia złapała w Lipsku dużo punktów karnych, chociaż na mistrzostwach pobiła swój rekord życiowy (13,3 sek).

SKOKI GRUPOWE

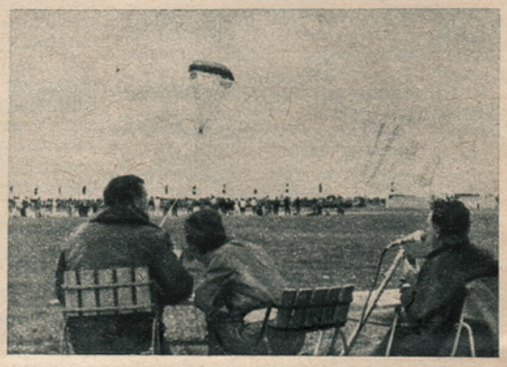
W pierwszej konkurencji mistrzostw — skoków grupowych z 1 000 m na celność lądowania — rozgrywanej, jak już wspomniałem, w ostatniej kolejności, wykonano jedynie dwie kolejki skoków. Pozostawiało to spory niedosyt u drużyn, które wypadły słabiej, ponieważ nie było już możliwości poprawienia lokat. Cechowało to i naszą ekipę.

W ogóle, konkurencję tę rozgrywano w bardzo rozmaitych warunkach atmosferycznych, szalenie różnych dla poszczególnych drużyn, przy czym czynnik szczęścia odgrywał tu zdecydowaną rolę. Stąd różne i bardzo nierówne wyniki: lądowania w centrum i poza kołem.

Mężczyźni. Ogółem na 13 biorących udział w konkursie drużyn (53 zawodników), w środku krzyża lądowało 12 skoczków: 2 skoki Burdukowa (ZSRR) i 2 Bowmana (Kanada); po jednym centrum mieli: Wykeham-Martin (Kanada), Jehlicka i Klima (CSRS), Błagojew, Niedelchew i Popow (Bułgaria), Lock (Australia) oraz Deutsch (Austria). Natomiast poza kołem (zero punktów) siadało 14 skoczków. Rozpiętość odległości lądowań w kole wahała się od 0,26 m do 18,30 m. Drużyny: radziecka, kanadyjska, czechosłowacka, bułgarska i jugosłowiańska miały sporo szczęścia do warunków pogodowych, chociaż nie można by z całą pewnością stwierdzić, że rezultaty uzyskane przez skoczków tych ekip są wynikiem jedynie szczęścia. Drużyna radziecka lądowała w pierwszej kolejce skoków na odległościach od 0,00 m do 3,51 m, w drugiej — od 0,00 m do 3,37 m. Kanadyjczycy mieli odległości: w pierwszej kolejce — od 0,00 m do 2,93 m, w drugiej — od 0,00 m do 2,86 m. Najlepszy skok grupowy na mistrzostwach mieli Czechosłowacy w drugiej kolejce (dwa centra, 0,92 i 1,02 m), zdobywając najwyższą ze wszystkich drużyn ilość punktów za jeden skok grupowy w tej konkurencji (980,6 pkt). Drugi taki skok najlepszy mieli skoczkowie Szwajcarii w pierwszej kolejce — 972,5 pkt (0,28 — 1,53 — 0,57 — 0,37 m), w drugiej natomiast aż 3 ich zawodników lądowało poza kołem.

Drużyna polska skakała w tej konkurencji w składzie: Ligocki, Soleżyński, Czerwonka i Kulesza. W pierwszej kolejce skoków Kulesza lądował poza kołem, a pozostali nasi skoczkowie mieli nastepujące wyniki: Ligocki — 5,96 m; Soleżyński — 3,84 m i Czerwonka — 9,03 m. W drugiej kolejce nastąpił zły wyrzut naszych skoczków (mężczyzn i kobiet), nie z winy zresztą pilota wywożącego — Wacława Kozielskiego, a kapitana drużyny męskiej. Na skutek tego, Ligocki nie mógł już dojść, niestety, do stadionu spadochronowego i lądował poza kołem. Mimo to, pozostali nasi skoczkowie uzyskali lepsze wyniki, niż w pierwszej kolejce: Czerwonka — 0,93 m, Kulesza — 1,08 m, a Soleżyński — 2,87 m. I to była ostatnia szansa poprawienia lokaty w ogólnej punktacji mistrzostw dla naszej drużyny, która zajmując 10 miejsce zdołała wyprzedzić tylko Szwajcarów, skoczków Finlandii i Południowej Afryki. Ta ostatnia drużyna skakała absolutnie bez powodzenia; w pierwszej kolejce dwóch skoczków południowo-afrykańskich lądowało poza kołem, a w drugiej — cała czwórka.

Kobiety. Na 7 drużyn (28 spadochroniarek) żadna zawodniczka nie lądowała w centrum w tej konkurencji, natomiast poza kołem — osiem. Zdecydowaną przewagę miały tu spadochroniarki radzieckie (Wojnowa, Sieliwierstowa, Jeremina i Kostina), które skakały najrówniej (średnie odległości: od 0,30 m do 3,55 m). O drugie i trzecie miejsce skutecznie rywalizowały ze sobą drużyny CSRS i Węgier, przy czym zwycięsko z tego współzawodnictwa wyszły te ostatnie, które zdołały pokonać o 32,1 pkt swe starsze koleżanki z Czechosłowacji. Młode Węgierki były w ogóle niespodzianką mistrzostw, a ciche nadzieje naszych spadochroniarek, żeby je pokonać, niestety — nie spełniły się. Całkowicie zawiodły w tej konkurencji, zresztą nie tylko w tej, spadochroniarki NRD, spośród których aż trzy lądowały w pierwszej kolejce poza kołem. Rumunki miały w pierwszym skoku zupełnie dobre wyniki (880,5 pkt), jednak w drugim cała drużyna wylądowała poza kołem.



Przed kolejną konkurencją. Druga od lewej Maria Puchar — aktualna mistrzyni Polski.

Polki w pierwszym skoku wypadły słabiej. Ligocka nie zdobyła punktów, a pozostałe miały wyniki: Chmielarczyk — 6,67 m; Kwaśnik — 6,48 m, a Puchar — 6,89 m. W drugiej kolejce skoków nasze panie zdecydowanie się poprawiły i zdobyły dużo punktów (870,5). Najlepsza była Puchar, która uzyskała odległość od środka krzyża — 1,31 m. Gdyby jeszcze jedna kolejka skoków? Zabrakło tych 210 pkt do trzeciego miejsca. Polki pozostawiły jednak za sobą Bułgarki, Niemki i Rumunki, co jest niewątpliwym sukcesem.

TRIUMF SKOCZKÓW ZSRR

VIII Spadochronowe Mistrzostwa Świata w Lipsku zakończyły się triumfem spadochroniarzy radzieckich, których wysoki poziom wyszkolenia odcinał się wyraźnie od pozostałych drużyn narodowych. Byli bezkonkurencyjni. Na ogólną ilość dziesięciu tytułów mistrzów świata, dziewięć stało się udziałem skoczków radzieckich! Zdobyli oni drużynowe mistrzostwo w ogólnej punktacji, zarówno w klasyfikacji mężczyzn jak i kobiet oraz w skokach grupowych na celność lądowania (mężczyźni i kobiety.). To już cztery tytuły mistrzowskie. Po dwa tytuły zdobyli: Jeremina (w skokach z 1 000 m na celność i absolutne mistrzostwo w klasyfikacji indywidualnej) i Krestjannikow (w akrobacji i absolutny mistrz indywidualnie). Dziewiąty tytuł mistrza świata przypadł w udziale Wojnowej, która zwyciężyła w akrobacji spadochronowej.

Tak bogatego plonu spadochronowych zwycięstw nie zanotowali dotąd spadochroniarze radzieccy na żadnych mistrzostwach i zawodach międzynarodowych. I tego trzeba im szczerze pogratulować, biorąc równocześnie przykład z ich doświadczeń.

(c.d.n.)

„AEROKLUB POLSKI WIELE POMÓGŁ W ROZWOJU SPORTU LOTNICZEGO W NRD"

stwierdził w wywiadzie specjalnym dla „Skrzydlatej Polski" prezes Aeroklubu NRD HEINZ SCHUBERT

W czasie VIII Spadochronowych Mistrzostw Świata w Lipsku prezes Aeroklubu Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Heinz Schubert, udzielił obecnemu na mistrzostwach przedstawicielowi „Skrzydlatej", red. Jerzemu R. Koniecznemu, wywiadu specjalnego, którego treść poniżej publikujemy.

(red.)

■ **„SKRZYDLATA": Panie Prezesie, korzystając ze spotkania na mistrzostwach chcielibyśmy prosić o udzielenie nam wywiadu, powołując się na serdeczne i przyjacielskie kontakty łączące nasz Aeroklub PRL z Aeroklubem NRD, którego działalnością Pan Prezes kieruje!**

PREZES SCHUBERT: Z przyjemnością. Od czego więc zaczniemy?

■ **„SKRZYDLATA": Może od aktualnej działalności Aeroklubu NRD i dorobku sportu lotniczego, zwłaszcza iż w zeszłym roku minęło przecież 15 lat lotnictwa sportowego w Niemieckiej Republice Demokratycznej.**

PREZES SCHUBERT: — Jakieś bardziej szczegółowe omówienie rozwoju sportu lotniczego w naszej Republice w ciągu tych minionych 16 lat byłoby w tej chwili trudne. Ograniczę się więc może do jakiegoś zsumowania osiągnięć w tej dziedzinie naszej działalności. Początki, jak zwykle, były trudne — brak sprzętu i kadry instruktorskiej. Nie brakło tylko zapału, ofiarności, no i umiłowania sportu lotniczego przez naszą młodzież. Tej właśnie młodzieży, która chciała uprawiać sport lotniczy, przyszły z pomocą władze partyjne i państwowe NRD, powołując do życia w 1952 r. stowarzyszenie o charakterze obronnym pod nazwą „Gesellschaft für Sport und Technik" (w skrócie GST — stowarzyszenie dla sportu i techniki przyp. J.K.). W organizacji tej młodzież NRD znalazła możliwości szkolenia i uprawiania różnego rodzaju sportów technicznych, m.in. modelarstwa, szybownictwa, spadochroniarstwa i sportu samolotowego. Efektem tego była stale rosnąca baza szkoleniowa i wzrost wyczynu lotnictwa sportowego naszej Republiki. Sprzyjała temu także przyjazna współpraca z lotnictwem sportowym krajów socjalistycznych, w tym Polski.

■ **„SKRZYDLATA": — Może zechciałby Pan Prezes nieco szerzej wypowiedzieć się na temat współpracy z naszym aeroklubem?**

PREZES SCHUBERT: — Korzystając z okazji pragnę podkreślić, że Aeroklub Polski wiele pomógł i pomaga nam nadal w rozwoju sportu lotniczego w NRD, szczególnie w szybownictwie. Z prezesem APRL Stefanem Antosiewiczem jestem osobiście zaprzyjaźniony, a my tu wszyscy w Aeroklubie NRD bardzo sobie cenimy działalność Waszego prezesa i Waszego Aeroklubu w Międzynarodowej Federacji Lotniczej na rzecz naszego aeroklubu. Jako długoletni wiceprezydent FAI, prezes Antosiewicz cieszy się w tej federacji dużym autorytetem i właśnie dzięki jego osobistej i Waszego Aeroklubu akcji oraz pozostałych aeroklubów z krajów socjalistycznych — Aeroklub NRD został przyjęty na członka stowarzyszonego FAI. Można stwierdzić, że dziś współpraca obu naszych aeroklubów jest niezwykle owocna, co wyraża się m.in. w podpisywanych i realizowanych co roku umowach o wzajemnej współpracy i współdziałania w FAI.

■ **„SKRZYDLATA": — Miło nam to usłyszeć! Prosimy teraz o bliższe określenie roli i zadań Aeroklubu NRD.**

PREZES SCHUBERT: — Można by powiedzieć tak: Aeroklub NRD jest centralną instytucją organizującą sport lotniczy w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Koordynuje on działalność sportową w czterech wspomnianych już uprzednio dziedzinach lotnictwa sportowego, współpracuje w tym zakresie z właściwymi organami państwowymi (m.in. Zarządem Głównym Lotnictwa Cywilnego, instytucjami lotniczymi i organizacjami społecznymi), co ma niewątpliwie duży wpływ na przygotowanie różnego rodzaju zarządzeń i ustaleń dotyczących sportu lotniczego, a także nawet przepisów prawa lotniczego w NRD. Oprócz tego, podobnie jak w innych krajach, Aeroklub NRD organizuje krajowe i międzynarodowe zawody lotnicze, zatwierdza rekordy i skład kadry narodowej, przyznaje tytuły mistrzów sportu oraz reprezentuje sport lotniczy NRD na zewnątrz, działając m.in. w FAI.

■ **„SKRZYDLATA": — Jak przedstawia się aktualny stan sportu lotniczego NRD?**

PREZES SCHUBERT: — Obecnie ponad 20 000 młodych ludzi uprawia sport lotniczy w 72 klubach szybowcowych oraz 12 klubach samolotowo - spadochronowych. Są to w większości kluby należące do GST, ale sporty lotnicze uprawia się także w klubach „Dynamo" i w wojsku. Możemy się już dziś poszczycić bogatym dorobkiem wyczynowym i szeregiem bardzo dobrych osiągnięć w skali międzynarodowej. Oto niektóre z nich: w szybownictwie, na przykład, 11 pilotów posiada diamentowe odznaki szybowcowe, a 19 tytuły mistrzów sportu. W sporcie samolotowym nasza ekipa zajęła drużynowo 3 miejsce na mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej w Barcelonie w 1964 roku. Najwięcej chyba sukcesów zdobyliśmy w spadochroniarstwie. 48 naszych skoczków ustanowiło rekordy międzynarodowe, 3 posiada tytuły zasłużonego mistrza sportu, a 23 tytuły mistrza sportu. No i udział w mistrzostwach świata. W 1964 r., w Leutkirch (NRF), nasza drużyna kobieca zdobyła wicemistrzostwo świata, a teraz w Lipsku bardzo przyjemną niespodziankę zrobił nam Gerhardt, zdobywając mistrzostwo świata w skokach pojedyńczych z 1 000 m na celność lądowania.

■ **„SKRZYDLATA": — Serdecznie gratulujemy tego sukcesu lipskiego. Może więc, skoro jesteśmy już przy VIII Spadochronowych Mistrzostwach Świata, dowiemy się, czy jest Pan z tych mistrzostw zadowolony?**

PREZES SCHUBERT: — Jestem zadowolony z tego, że uczestnicy mistrzostw są zadowoleni, że im się u nas podoba. To nas cieszy. Zresztą, staraliśmy się zrobić wszystko, aby mistrzostwa wypadły jak najlepiej, aby wszystko — jak to się mówi — grało. Niestety, pogoda nie dopisała i ona zepsuła nam trochę blask mistrzostw.

■ **„SKRZYDLATA": — A czy jest Pan zadowolony z występów ekipy NRD na tych mistrzostwach?**

PREZES SCHUBERT: — Staraliśmy się przygotować nasz zespół jak najlepiej. Nasza koncepcja nie została jednak na mistrzostwach zrealizowana. Przykrą niespodziankę zrobiły nasze spadochroniarki, wypadły tu w Lipsku słabo. Natomiast mile zaskoczyły nas rezultaty mężczyzn. Gerhardt i Garus byli znacznie lepsi na mistrzostwach niż na treningach. Wniosków z tych mistrzostw jest sporo, pokazały nam one co mamy dalej robić w spadochroniarstwie.

■ **„SKRZYDLATA": — Czy ma Pan jakąś opinię o polskich skoczkach na podstawie tych mistrzostw?**

PREZES SCHUBERT: — Nie bardzo. Ale, jak mnie poinformowano, są tu lepsi niż w Leutkirch. Mają podobno jakieś trudności i zapewne wymagają dużej pomocy, tak w sprzęcie jak i w metodach treningu. Jesteście potęgą w szybownictwie, więc i nie powinniście mieć chyba trudności z wejściem spadochroniarzy do czołówki światowej.

■ **„SKRZYDLATA": — Te mistrzostwa, organizowane przez Aeroklub NRD na zlecenie FAI, były poważnym egzaminem dla Waszej organizacji. Sądząc z wypowiedzi uczestników mistrzostw i osobistości FAI, egzamin ten wypadł dla Aeroklubu NRD i dla Pana osobiście, jako prezesa, na bardzo dobrze.**

PREZES SCHUBERT: — Cieszy nas to. Będziemy dalej aktywizować się w międzynarodowym ruchu lotnictwa sportowego i na terenie FAI, zgodnie z postanowieniami i uchwałami tej federacji, aby stać się pełnoprawnym członkiem Międzynarodowej Federacji Lotniczej.

■ **„SKRZYDLATA": — Dziękujemy za rozmowę. Co mamy przekazać w Polsce władzom Aeroklubu PRL i sportowcom lotniczym?**

PREZES SCHUBERT: — Moc serdecznych pozdrowień i życzenia wielu znakomitych sukcesów!

■ **„SKRZYDLATA": — Co niniejszym z przyjemnością czynimy!**

Prezes Aeroklubu NRD Heinz Schubert (z lewej) udziela wywiadu redaktorowi J. R. Koniecznemu

Foto: Heinz A. F. Schmidt

NAPALM

BROŃ AGRESORÓW

Stany Zjednoczone usiłując zdławić ruch narodowo-wyzwoleńczy w różnych krajach, stosują na szeroką skalę broń masowego zniszczenia — napalm. W Wietnamie Południowym agresorzy amerykańscy palą przy pomocy napalmu całe wioski i osiedla, pola ryżowe, sady i lasy. O tym, co to za substancja, kto ją produkuje, jakie wytwórnie na równi z wojskowymi ponoszą odpowiedzialność za jej użycie, dowiecie się z poniższego artykułu pióra wybitnego ekonomisty amerykańskiego Victora Perlo. Artykuł publikujemy z pewnymi skrótami za radzieckim czasopismem „Za Rubieżom".

Dwa odrzutowce bojowe USA zaatakowały niedawno przez omyłkę pozycję 1 Amerykańskiej Dywizji Piechoty znajdującej się 88 km na północ od Sajgonu, obrzucając je napalmem. Oto wynik tej masakry. Na zdjęciu z lewej — nieliczni żołnierze amerykańscy, którzy ocaleli w tym nalocie. Tym razem agresorzy dosłownie na własnej skórze odczuli nieludzkie skutki działania napalmu.

Z prawej — Amerykański samolot bojowy Mc Donnell F-4 „Phantom-II" i jego arsenał. Wśród broni, które samolot ten zabiera podczas pirackich ataków na DRW i domniemane pozycje partyzantów w Wietnamie, poważną pozycję zajmują pojemniki z napalmem.

CODZIENNIE z przerażeniem słucham przez radio komunikatów Pentagonu: „W Wietnamie Południowym wykonano 350 lotów bojowych; zniszczono 500 zabudowań, w głównej mierze chat wiejskich". Niedawno w ciągu tygodnia dwukrotnie słyszałem odrażającą przechwałkę: „Wykryliśmy i zniszczyliśmy szpital". Jeden z takich szpitali obliczony był na dwa tysiące pacjentów. Jaki los spotkał chorych — nie powiedziano ani słowa.

Zasadniczą bronią w tej wojnie, służącą w gruncie rzeczy do uprawiania zbrodni ludobójstwa, jest napalm — specjalny środek wykorzystywany do masowego niszczenia ludzi.

Opinia publiczna wielu krajów traktuje napalm jako najstraszniejszą broń spośród posiadanych przez USA środków używanych do dławienia ruchów rewolucyjnych. Napalm wykorzystuje się prawie wyłącznie do niszczenia zabudowań wiejskich i ludności cywilnej. W operacjach bojowych w dżunglach działanie jego jest stosunkowo mało skuteczne. Ponieważ napalm jest środkiem prowadzenia wojny chemicznej — stosowanie jego narusza Konwencję Genewską zabraniającą używania broni chemicznej i bakteriologicznej. Stany Zjednoczone podpisały wprawdzie tę konwencję, ale w odróżnieniu od większości innych państw odmówiły jej ratyfikacji. Można przyjąć, że wykorzystanie napalmu stanowi również naruszenie konwencji zabraniającej dokonywania zbrodni ludobójstwa, a o ile mi wiadomo, Stany Zjednoczone ratyfikowały tę konwencję.

Napalm wynaleziony został przez uczonych amerykańskich na zamówienie korpusu chemicznego armii USA jako środek służący do niszczenia miast. Na zlecenie uczonych pracujących w zjednoczeniach przemysłowych i zakładach naukowych budowano makiety osiedli służące do celów eksperymentalnych. Uczeni postawili sobie bowiem za cel wynalezienie takiego środka zapalającego, przy użyciu którego płomień przerzucałby się z jednego budynku na drugi. Próby ich w końcu uwieńczone zostały sukcesem.

A oto podstawowe chemikalia wchodzące w skład napalmu — sód, siarczan glinu, kwas naftenowy, (naftenat aluminium) oraz kwas palmitynowy. Słowo „napalm" — to po prostu pierwsze sylaby dwóch ostatnich składników uzyskiwanych początkowo z nafty i takich produktów jak olej palmowy i kokosowy. W handlu środki te zwane są mydłami metalicznymi.

TABLETKI PALĄ MIASTA

W czasie drugiej wojny światowej odpowiednią mieszaninę mydeł metalicznych suszono i wyrabiano z niej tabletki. Przed użyciem na polu walki tabletki rozpuszczano w benzynie, w wyniku czego powstawała masa galaretowata. Stwarzało to możliwość dokładniejszego celowania w czasie zrzucania bomby z samolotu; środek zapalający przylejał się do atakowanego celu, płonął intensywniej i dłużej. Wszystkie poprzednie sposoby prowadzenia działań bojowych przy pomocy bomb zapalających były mało efektywne. Ta natomiast forma była nadzwyczaj skuteczna.

Napalm wynaleziony został w latach 1944—1945, ale znalazł już szerokie zastosowanie w ostatnim okresie wojny. Według słów generała Oldena Weighta, pełniącego wówczas funkcję szefa korpusu chemicznego armii USA, „w czasie drugiej wojny światowej bomby zapalające, przygotowane przez korpus chemiczny dla sił powietrznych były najbardziej skutecznym, wywołującym ogromne wrażenie środkiem prowadzenia działań bojowych". Stany Zjednoczone wyprodukowały 250 milionów takich bomb, z tego 50 milionów zrzucono na terytorium nieprzyjaciela.

„Podczas 15 tysięcy lotów bojowych zrzucono 100 tysięcy ton bomb zapalających na 66 ośrodków wojskowych zamieszkanych przez 20 milionów ludzi — pisze dalej Weight. — W 5 dużych miastach Japonii spalono zabudowania rozmieszczone na przestrzeni przeszło 100 mil kwadratowych, a we wszystkich miastach zniszczono bombami zapalającymi 40 procent budynków. W Europie pożary, spowodowane eksplozjami naszych bomb zapalających wyrządziły więcej szkody w dużych miastach Rzeszy, niż środki burzące".

W Japonii „zgęszczona benzyna" (lepka mieszanina łatwopalna) była do tego stopnia skuteczna, że „nieprzyjaciel zaczął badać możliwości zawarcia pokoju jeszcze przed zrzuceniem pierwszej bomby atomowej" (wstęp do książki George Fischera „Środki zapalające w działaniach bojowych", Nowy Jork 1946 r.).

Na Wietnam Południowy, liczący 14 milionów mieszkańców, Stany Zjednoczone dokonują przeciętnie 10 tysięcy nalotów miesięcznie. W czasie tych nalotów Amerykanie zrzucają bomby napalmowe na pokojowe wioski wietnamskie.

Kto ponosi odpowiedzialność za użycie tej broni masowej zagłady? Oczywiście, wojskowi, poczynając od naczelnego dowódcy, który usankcjonował jej użycie a kończąc na pilotach, którzy zrzucają bomby.

Ale nie mniejszą odpowiedzialność ponoszą również przemysłowcy, czerpiący korzyści z produkcji napalmu.

Tolerancyjna polityka, dzięki której przemysłowcy faszystowscy — twórcy komór gazowych i producenci cyklonu — uniknęli zasłużonej kary, uwarunkowana była wpływami wielkich businessmanów amerykańskich, którzy faktycznie nadawali ton polityce okupacyjnej USA. Być może obawiali się tego, że z czasem sami mogą się znaleźć w analogicznej sytuacji?

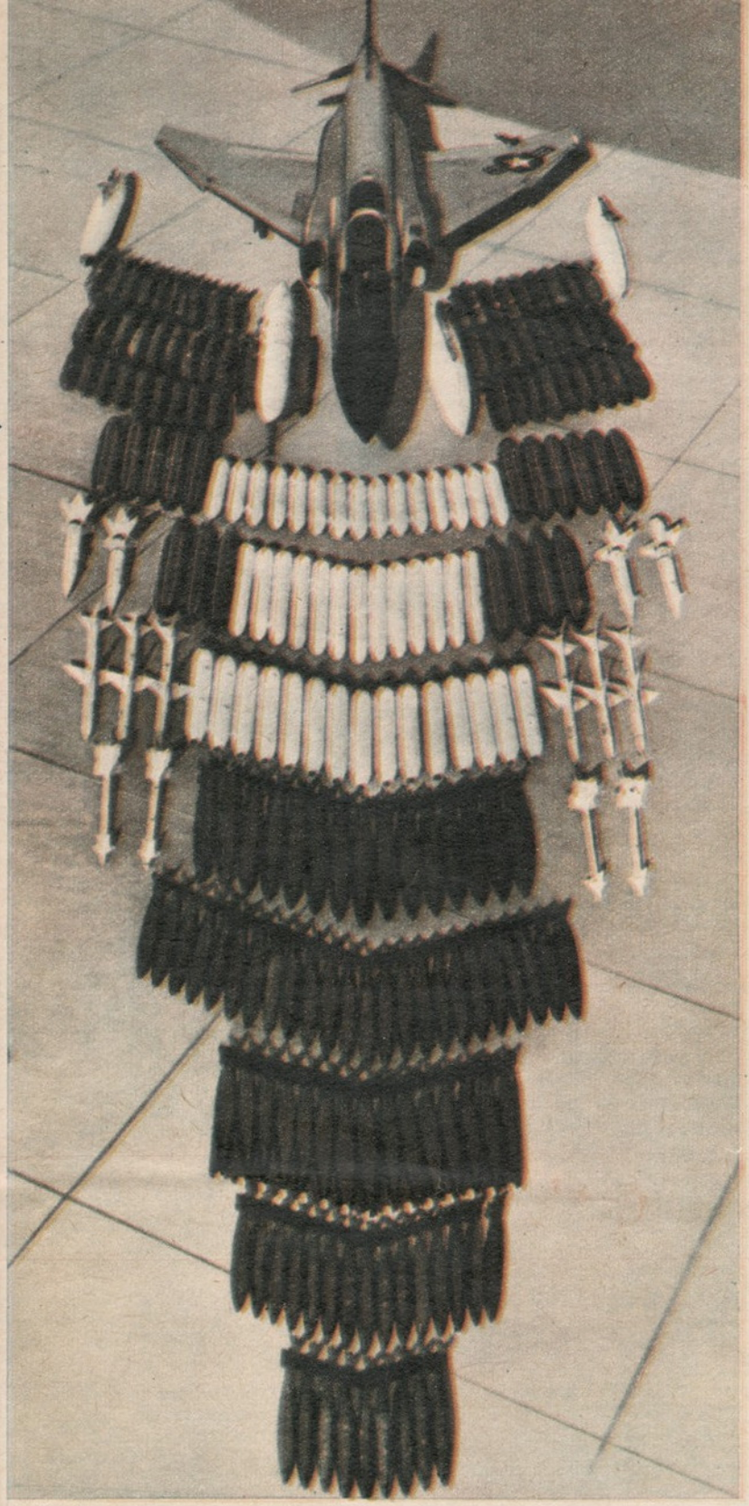
KTO PRODUKUJE NAPALM?

Przemysłowcy produkujący samoloty, budujący okręty podwodne, rakiety, skomplikowane urządzenia elektroniczne, wykorzystują każdą sposobność aby poszczycić się ilością otrzymanych zamówień. Producenci napalmu natomiast starannie ukrywają treść zawartych umów na dostawę tej broni. Nie chodzi wcale o to, że napalm stanowi, może, tajemnicę wojskową. Ostateczna receptura napalmu opracowana pod koniec drugiej wojny światowej została szczegółowo opisana w czasopiśmie „Industrial and Engineering Chemistry" w numerze z sierpnia 1946 r.

Przypomina ona bardziej przepis wzięty z książki kucharskiej niż udoskonalony proces produkcji przemysłowej. W gruncie rzeczy bowiem moglibyśmy „wyprodukować" napalm w swojej kuchni domowej. Chemicy, którzy opracowali recepturę napalmu w laboratorium Gibbsa przy Harvard University posługiwali się tak prostymi przyrządami, jak rondelki i maszynka do mielenia mięsa. Rzecz zrozumiała, iż pierwsza receptura może ulec różnym zmianom. Producenci najprawdopodobniej stosują je w zależności od posiadania, w okresie zwiększonego zapotrzebowania na napalm, zasobów tego lub innego kwasu organicznego.

Moim zdaniem, nazwy wytwórni produkujących napalm utrzymywane są w tajemnicy ze względów politycznych.

Technologia produkcji napalmu w Stanach Zjednoczonych została bowiem szczegółowo opisana przez sześciu uczonych z Harvard z profesorem Lewisem Fieserem na czele, który w czasie ostatniej wojny był kierownikiem laboratorium



Gibbsa [1]). W artykule tym wymienione były następujące wytwórnie, które przedstawiły wzorce, dokumentację techniczną bądź też prowadziły próby fabryczne w początkowym etapie produkcji: American Cyanamid, Armor and Company, California Ink, Commercial Solwents, Harsow Chemicals, McGeen Chemical (obecnie włączona do wytwórni Cametron), Metasoap Chemical Company, Newdex Products Company (obecnie włączona do wytwórni Tennessee Gas Transmision), Shepard Chemical Company, Werner-Smith Company, Standard Oil of California, Standard Oil Develompent Company (obecnie ESSO Research and Engineering — filia wytwórni Standard Oil of New Jersey).

Niektóre z tych wytwórni, jak Armor and Company dostarczały jedynie materiały pomocnicze niezbędne w pracy eksperymentalnej, inne natomiast, jak Newdex, prowadziły pierwsze doświadczenia w zakresie uruchomienia produkcji napalmu na skalę przemysłową.

WSZYSTKO DLA PIENIĘDZY

Kierownictwo wytwórni Cametron Company informując swoich akcjonariuszy o przyłączeniu do niej firmy Mc Geen Chemical Company z Cleveland oznajmiło: „Fabryka McGeen pierwsza uruchomiła produkcję napalmu i w czasie drugiej wojny światowej była jednym z głównych jego dostawców... Brała ona aktywny udział w produkcji materiałów niezbędnych dla „Projektu Manhattan" (bomby atomowej — przyp. red.).

Przypuszczenia, że wielka wytwórnia wchłonęła mniejszą fabrykę w przewidywaniu czerpania poważnych zysków z brudnej wojny w Wietnamie, wydają się być bliskie prawdy.

Gazeta „Christian Science Monitor" z 24 sierpnia ubiegłego roku pisała: „Podczas, gdy społeczeństwo japońskie ostro potępia Stany Zjednoczone za wojnę w Wietnamie niektórzy Japończycy potajemnie czerpią z tej wojny poważne zyski... Co najmniej 90 procent napalmu zrzuconego przez samoloty amerykańskie na Wietnam produkują dwa koncerny japońskie".

Jak wobec tego pogodzić wspomniane „90 procent" z innymi informacjami o poważnych zamówieniach na produkcję napalmu w samych Stanach Zjednoczonych? Możliwe, że informacje prasowe — jeśli oczywiście są prawdziwe — dotyczą tylko napalmu wysyłanego bezpośrednio do Wietnamu. Możliwe też, że tabletki napalmu produkowane w Stanach Zjednoczonych rozcieńczane są w benzynie i pakowane do metalowych zasobników w Japonii.

Zrozumiałe jest, że dostawcy benzyny przyczyniają się w takim samym stopniu do ludobójstwa, jak i firmy, które produkują tabletki napalmu, albowiem napalm stanowi 4—6 procentowy roztwór w benzynie. Standard Oil jest największym dostawcą produktów naftowych dla amerykańskich sił zbrojnych w Wietnamie. Charakterystyczne, że patrioci południowowietnamscy wysadzili cysterny właśnie wytwórni ESSO Research and Engineering. Wytwórnia ta bowiem, wspólnie z firmami Caltex i Royal Dutch Shell, zamierza zbudować w Wietnamie Południowym rafinerię nafty. Wszystkie trzy wspomniane firmy regularnie wysyłają swoją produkcję do Wietnamu.

Amerykanie wiedzą o używaniu przez ich armię napalmu. I dlatego nie mogą całkowicie uniknąć odpowiedzialności za to, że dopuszczają do tego. Naród amerykański powinien domagać się, aby rząd wstrzymał produkcję i zabronił stosowania tej broni, bowiem jej użycie stanowi naruszenie prawa międzynarodowego i sprzeczne jest z sumieniem ludzkim.

---

1) Nie mam zamiaru krytykować uczonych, którzy pracowali nad wynalezieniem tej broni w celu użycia jej przeciwko faszystom. Faszyści bowiem użyli jej wcześniej. Uczeni prawdopodobnie nie przypuszczali, że wojskowi wykorzystają napalm w głównej mierze jako broń masowego zniszczenia ludności cywilnej. Profesor Fieser pracuje obecnie nad problemem raka.

Amerykański samolot F-4C „Phantom II" podczas pirackiego ataku na cele naziemne w Wietnamie Północnym. Liczba strąconych nad DRW do połowy września br. samolotów amerykańskich wynosiła 1 415.

Wyżej — startuje odrzutowiec amerykański Northrop F-5 z pojemnikiem napalmowym (pod kadłubem) oraz 4 zasobnikami dla rakiet niekierowanych. Niżej — Koniec napastnika strąconego ogniem z ziemi.

Rezultaty mistrzostw ZSRR w akrobacji samolotowej

W Ługańsku odbyły się mistrzostwa Związku Radzieckiego w akrobacji samolotowej i jednocześnie IV mistrzostwa kobiet. Na starcie mistrzostw stanęło 63 najlepszych pilotów i pilotek ZSRR.

Po pierwszym dniu mistrzostw w czołówce znalazły się drużyny: Powietrznych Sił Zbrojnych — 1, Ukrainy — 1 i Moskwy. Później jednak w grupie liderów zaszły zmiany: Zawodnicy Federacji Rosyjskiej znaleźli się w drugiej konkurencji na pierwszym miejscu, w trzeciej konkurencji — na drugim i w rezultacie zdobyli pierwsze miejsce w klasyfikacji końcowej. W składzie drużyny Federacji Rosyjskiej znajdowali się następujący zawodnicy: A. Pimienow, J. Jegorow, K. Naźmudinow, J. Kainow i G. Sołowiew. Drugie miejsce zajęła drużyna Moskwy, trzecie — drużyna Powietrznych Sił Zbrojnych — 1.

W klasyfikacji indywidualnej tytuł mistrza ZSRR zdobył brązowy medalista z mistrzostw świata w Moskwie — W. Piskunow (Powietrzne Siły Zbrojne — 1). Zajął on pierwsze miejsce w pierwszej konkurencji, drugie — w drugiej i trzecie — w trzeciej.

Pierwszym wicemistrzem został B. Sołowiew (Moskwa), drugim wicemistrzem — A. Pimienow (Federacja Rosyjska — 1).

Tytuł mistrzyni ZSRR zdobyła Taisja Pieriesiekina, kapitan drużyny Białorusi. Pierwszą wicemistrzynią została Jewgienia Turkina (Moskwa), drugą wicemistrzynią — Ludmiła Wasiljewa (Moskwa).

W dniu 9 września br. 18 najlepszych uczestników mistrzostw (12 mężczyzn i 6 kobiet) wzięło udział w zawodach o nagrodę Centralnego Aeroklubu ZSRR — puchar im. Czkałowa. Zwyciężył młody instruktor z Nowosybirska — Aleksiej Pimienow.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **W Krasnodarze** odbyły się IV Mistrzostwa DOSAAF w Sporcie Spadochronowym. W mistrzostwach uczestniczyło 19 drużyn męskich i 16 żeńskich — zwycięzców zawodów strefowych Federacji Rosyjskiej, zawodów finałowych republik związkowych oraz miast Moskwy i Leningradu.

Do programu mistrzostw weszły skoki pojedyncze z wykonaniem kompleksu figur akrobacji w spadaniu z wysokości 2 000 m (zwycięzcy A. Osipow i T. Morozyczewa), skoki pojedyncze i grupowe na celność lądowania z wysokości 1 000 m (E. Sewostianow i T. Sznitowa). W wyniku trójboju tytuły mistrzów DOSAAF zdobyli E. Sewostianow i T. Sznitowa.

W trakcie mistrzostw znana spadochroniarka Ałła Skopinowa ustanowiła nowy rekord ZSRR w skoku z wysokości 1 000 m na celność lądowania, dwukrotnie lądując w środku koła. Oprócz tego zanotowano na mistrzostwach 42 lądowania w samym środku koła.

★

● **Bułgarska** spadochroniarka Dimitrina Andrejewa uzyskała doskonały rezultat w skoku na celność lądowania z wysokości 2 000 m. W dwóch kolejnych skokach wylądowała dokładnie w środku koła.

★

● **Skoczek** bułgarski Krumow Grozew ustanowił rekord międzynarodowy w nocnym skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu. Wyskoczył on z samolotu na wysokości 15 963 m i otworzył spadochron na wysokości 710 m.

★

● **Nieznani** sprawcy włamali się w nocy do hangaru klubu lotniczego w Achmer koło Osnabrueck (NRF) i skradli dwa spadochrony ratownicze.

SPORT SAMOLOTOWY

Na lotnisku Pribislavec koło Varaždina (Jugosławia) odbył się pierwszy tego rodzaju, międzynarodowy lotniczo-turystyczny zlot („Aero-Piknik"), w którym udział wzięło 50 jugosłowiańskich i zagranicznych samolotów turystycznych i sportowych. Organizatorami zlotu byli: aeroklub Varaždin i dyrekcja zakładów przemysłowych w Varaždinie. Goście zagraniczni przybyli z NRF, Szwajcarii, Belgii, Włoch, Szwecji, Austrii i Holandii .

★

Mistrzostwa Francji Młodych Pilotów, jakie odbyły się w dniach 30—31 lipca br. na lotnisku Nangis, zakończyły się zwycięstwem Annick Martin.

★

Aeroklub w Granville (Francja) zorganizował w dniach 9, 10 i 11 września br. turystyczny zlot samolotowy, z okazji tysiąclecia zamku Mont-Saint-Michel.

★

W rozegranym w tym roku tradycyjnym Rajdzie Sycylijskim zwyciężył G. Urbani (Włochy) na samolocie „Comanche". Drugie miejsce zajął J. C. Robert (Francja) na DR-250, trzecie E. Ott (Szwajcaria) na „Mooney Super".

★

Zmarł w Paryżu, w wieku 65 lat, sławny pilot francuski lat międzywojennych, Maurice Rossi. Był on autorem sześciu rekordów prędkości.

★

W Międzynarodowym Rajdzie Koła Polarnego, zorganizowanym przez Aeroklub Finlandii w dniach 12—19. VI. br., startowały 24 samoloty z 52 pasażerami. Uczestnicy rajdu przybyli ze Szwajcarii (7), NRF (4), Holandii (1), Szwecji (1) i Finlandii (11). Dwie załogi były kobiece — z NRF i Finlandii. Ogólna długość trasy rajdu wyniosła 1 700 km (Turku — Vaasa — Rovaniemi — Helsinki). Konkurencje rajdu polegały na wykonywaniu lądowań na celność, punktualności przylotów na taśmy punktów etapowych i wykonywaniu zadań nawigacyjnych. Pierwsze miejsce zajął Harri Erpilä (Finlandia) na „Commodore", drugie Jan Stalhammar (Szwecja) na „Horizon", trzecie Ernst Haase (NRF) na Cessna-172.

★

W NRF zorganizowano tzw. I Zachodnioniemiecki Rajd Śródziemnomorski. W rajdzie wzięło udział 20 samolotów, odpowiadających warunkom trudnego, dalekodystansowego lotu. W ciągu 12 dni samoloty przeleciały trasę z Monachium przez Wenecję, Bari, Korfu, Ateny, Kos, Kretę, Cypr, Bejrut, Izmir, Saloniki, Bari, Rzym z powrotem do Monachium. Do programu rajdu wchodziły różnego rodzaju próby nawigacyjne i pilotażowe oraz — zwiedzanie zabytków. Zwyciężyła załoga Bendfeldt/Stiglmair na samolocie Jodel D-150.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

Radziecka pilotka śmigłowcowa Tamara Ławrina wykonała w dniu 2 września br., na śmigłowcu Mi-1, lot po trasie zamkniętej o długości 1 000 km, z prędkością przeciętną 136 km/h. Jest to nowy rekord międzynarodowy, ustanowiony po raz pierwszy w kategorii kobiet. Jednocześnie Tamara Ławrina ustanowiła rekord w długości lotu po trasie zamkniętej — 1 004 km. Rezultat ten o wiele przewyższa dotychczasowy rekord, ustanowiony w roku 1963 przez Tatianę Russijan i wynoszący 794,817 km.

KOLEDZY Z LEGIONU „CONDOR"

„Byli członkowie Legionu Condor w Hiszpanii, w latach 1936 — 1939, proszeni są o zgłoszenie pod adresem: Friedrich Plückelmann, Volmarstein an der Ruhr, w celu utworzenia koleżeńskiego stowarzyszenia. Kto zna adresy kolegów, którzy należeli do Legionu Condor?".

Takie ogłoszenie ukazało się ostatnio w lotniczej prasie zachodnioniemieckiej.

Mamy oto dobitny przykład pielęgnowania w NRF zbójeckich tradycji hitlerowskiego ekspansjonizmu. Któż to bowiem pragnie utworzyć „koleżeńskie stowarzyszenie"? Kim są ci „koledzy" z Legionu Condor, tak teraz troskliwie kompletowani drogą ogłoszeń prasowych?

Ci dzisiaj 50 — 55-letni stateczni panowie, handlujący lodówkami lub przyczepami samochodowymi, przed 30 laty z polecenia Hitlera ruszyli w składzie sformowanego w Niemczech Legionu Condor na pomoc hiszpańskiemu dyktatorowi Franco, atakującemu republikę hiszpańską. Z zimną krwią zrzucali tysiące bomb na otwarte miasta i wsie hiszpańskie dokonując bestialskich morderstw i wypróbowując jednocześnie taktykę spalonej ziemi, zademonstrowaną wkrótce w całej Europie podczas II wojny światowej.

Zbrodnie dokonane przez „kolegów" z Legionu Condor w Hiszpanii — były preludium do bestialstw, jakich dokonali potem piraci Luftwaffe w Polsce, Francji, Związku Radzieckim i wielu innych krajach.

To są właśnie ci „koledzy" dla których tworzy się — za zezwoleniem i życzliwą aprobatą rządu NRF — stowarzyszenia. Najbardziej zaufani, starannie wybrani hitlerowscy lotnicy, krwawe zbiry Luftwaffe, śmiertelni wrogowie pokoju.

Program Gemini XI

Dnia 12 września statek kosmiczny „Gemini-11" z astronautami: dowódcą Charlesem Conradem (na zdjęciu z lewej) i Richardem Gordonem wystartował do kolejnego lotu orbitalnego. Po upływie godziny i 35 minut od startu kosmonauci doprowadzili statek „Gemini-11' do spotkania z rakietą-celem „Agena", a następnie do połączenia się obu pojazdów. (Rakieta „Atlas-Agena" wyrzucona została przed startem „Gemini-11"). Eksperci amerykańscy podkreślają, że połączenie statku „Gemini-11" z rakietą „Agena" po upływie 95 minut od startu, tj. podczas pierwszego okrążenia Ziemi, jest wielkim sukcesem astronautów Charlesa Conrada i Richarda Gordona. Poprzednio piloci statku „Gemini-8" Neil Armstrong i David Scott doprowadzili w marcu 1966 roku do połączenia swego statku z rakietą „Agena" dopiero w czasie trzeciego okrążenia Ziemi.

13 września br. R. Gordon opuścił kabinę „Gemini-11" przywiązany do statku 10-metrowym kablem. Gordon, który miał przebywać poza statkiem przez 115 minut, wrócił do kabiny znacznie wcześniej. Już po kilku minutach pobytu w Kosmosie, oddech jego stał się bardzo ciężki i szybki i po 16 minutach od chwili opuszczenia fotela musiał znów powrócić do kabiny. Tutaj odpoczywał przez 15 minut i ponowił próbę, ale po minucie, czy dwóch zrobiło mu się bardzo gorąco i tak się spocił, że niemal nic nie widział przez zamgloną szybę hełmu. Powrócił więc ponownie do kabiny. Od momentu opuszczenia, przez Gordona kabiny po raz pierwszy, do chwili ostatecznego powrotu do niej, upłynęło 40 minut.

Podczas lotu orbitalnego jeden z silników manewrowych statku kosmicznego przestał działać. Awarię tę stwierdził Charles Conrad, gdy wypróbowywał wszystkie silniki statku. Jest to ten sam silnik nr 8, którego wadliwe działanie wprawiło w ruch wirowy statek „Gemini-8", co pociągnęło za sobą konieczność przerwania lotu i sprowadzenia statku na Ziemię.

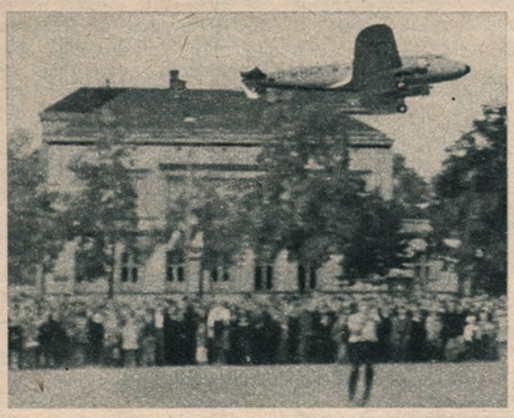
14 września był ważnym dniem dla programu kosmicznego „Gemini-11". Statek ten złączony z rakietą „Agena" uruchomił jej silnik i pomknął w pobliże pasa intensywnego promieniowania kosmicznego wokół Ziemi, noszącego nazwę (od jego odkrywcy) pasa Van Allena. Kosmonauci na pewien czas oddalili się od powierzchni Ziemi na odległość około 1360 km. Był to najdalszy punkt od Ziemi do jakiego dotarła załoga ludzka. Statek powrócił później na swą normalną orbitę.

Rzecznik USA, komentujący lot nie podaje wyjaśnień co do zjawisk nadmiernego zmęczenia, które odczuł Gordon podczas spaceru kosmicznego. Zamierza się uwzględnić to doświadczenie podczas następnego lotu kosmicznego w ramach programu „Gemini" będzie to lot 12 i ostatni z tej serii.

Po powrocie statku na orbitę R. Gordon dokonał następnego, przewidzianego przez program eksperymentu. Otworzył mianowicie właz kabiny, wysunął się z kabiny do pasa i przez 128 minut (o 12 minut mniej, niż było to przewidziane) dokonywał kolorowych zdjęć powierzchni Ziemi oraz gwiazd.

C. Conrad zawiadomił naziemne ośrodki kontroli lotu, że „Gemini-11" zużył tylko 65 proc. zapasu paliwa zabranego z Ziemi. Jest to znacznie mniej niż przewidywano początkowo.

Lot zakończono dnia 15 września. „Gemini-11" wodował na Oceanie Atlantyckim z dużą precyzją w odległości zaledwie 2,7 km od lotniskowca „Guam".



Zawody w Słupsku

Zawody Modeli Redukcyjno-Latających na Uwięzi stały się już dla Słupszczan tradycją. Tradycyjnie też dopisali słupscy kibice modelarstwa, których w dniu 4 września br. zgromadziło się na Placu Zwycięstwa około 6 tysięcy.

Dopisała też doborowa stawka modelarzy redukcyjnych z Januszem Koczkodajem, Ireneuszem Pudełko i Januszem Kuszilkiem na czele. Słupskim sympatykom modelarstwa z przykrością przyszło pogodzenie się z faktem, że imponująca „Bristol Britannia" Janusza Kuszilka już po raz drugi w Słupsku niestety nie wystartowała. W zamian za to warszawski modelarz Janusz Koczkodaj dał prawdziwy pokaz mistrzostwa. Jego silniki, chowane podwozie, klapy, światła i inne urządzenia działały jak w przysłowiowym zegarku. Piękne zaś sterowanie modelem i wysoka punktacja za wykonanie przyniosły mu zasłużone zwycięstwo. Wywalczył on puchar przechodni trzykrotnie z rzędu zdobywając go tym razem na własność.

Bezkonkurencyjnym w kat. modeli jednosilnikowych okazał się Janusz Kuszilek, modelem samolotu PWS-26, a rzucane bomby, ulotki i skoczek spadochronowy zdobyły mu rzęsiste oklaski.

Poniżej przedstawiam tabelę punktacji 3 pierwszych zawodników w kategorii modeli jedno i wielosilnikowych:

Modele jednosilnikowe: 1. Janusz Kuszilek PWS-26 — 387 pkt. 2. Jurek Zbigniew — Junak-3 — 374 pkt, 3. Maciej Piątkowski — Foker Tr. — 368 pkt.

Modele wielosilnikowe: 1. Janusz Koczkodaj — PZL Wicher — 449 pkt, 2. Ireneusz Pudełko — PZL Wilk — 406 pkt, 3. Zygmunt Lasowy — Tu-2 — 296 pkt.

Na zakończenie zawodów uczestnicy otrzymali pamiątkowe proporczyki. Nagrody dla zwycięzców oraz puchary wręczył wiceprezes Aeroklubu Słupskiego instr. pil. Henryk Tuliszka. Słupskie zawody stworzyły jeszcze jedną możliwość porównania stanu naszych redukcji w kraju w stosunku do lat ubiegłych. Z całą przyjemnością należy stwierdzić, że przedstawione do oceny modele zdobyły bardzo wysoką i wyrównaną punktację. W tej sytuacji należy spodziewać się, że przyszłe zawody w Słupsku będą niewątpliwie bardzo dużą atrakcją.

EWARYST IWIŃSKI
foto: Stanisław Markun (2)

Pierwsze Zawody o memoriał Stanisława Michniewskiego

Dnia 4 września br. na lotnisku w Katowicach przeprowadzone zostały o charakterze ogólnopolskim Zawody Modelarskie o memoriał byłego prezesa Aeroklubu Śląskiego, członka Zarządu Głównego i przewodniczącego Komisji Modelarskiej — Stanisława Michniewskiego. Na zaproszenie Aeroklubu, na Zawody przybyła bliska rodzina prezesa Michniewskiego w osobach jego siostry i brata.

Do zawodów zgłosiło się 122 modelarzy z 27 aeroklubów. Na pięknie udekorowanym lotnisku pod masztem flagowym wystawiono puchar przechodni z podobizną Stanisława Michniewskiego. Z ramienia Aeroklubu Śląskiego uczestników zawodów i zaproszonych gości przywitał prezes Aeroklubu Śląskiego mgr inż. E. Makula. Przewodniczący Komisji Modelarskiej APRL prof. Z. Franaszczuk scharakteryzował sylwetkę Stanisława Michniewskiego, podkreślając jego zasługi jako wybitnego działacza lotnictwa, a w szczególności modelarstwa nie tylko na terenie Śląska, ale również i całej Polski. Otwarcia zawodów dokonał wiceprzewodniczący Prez. MRN dr W. Zejer, podkreślając szczególnie społeczną i obywatelską działalność Stanisława Michniewskiego w pracach jako radnego Katowic i sekretarza Frontu Jedności Narodu, życząc zawodnikom jak najlepszych wyników w zawodach, które odtąd będą corocznie przeprowadzane dla upamiętnienia działacza i społecznika naszego województwa.

Zawody przeprowadzono w 3 kategoriach: szybowce, gumówki, silnikówki.

1. **Szybowce:** zgłoszonych 74 — brało udział 61. I miejsce zdobył Józef Mankiewicz — Gliwice — 834 pkt, II miejsce zdobył Józef Kardyński — Gliwice — 762 pkt, III miejsce zdobył Jerzy Skiślewicz — Wrocław — 752 pkt.
2. **Gumówki:** zgłoszonych 26 — brało udział 19. I miejsce zdobył Kazimierz Łapiński — Białystok — 790 pkt, II miejsce zdobył Stanisław Żurad — Wrocław — 780 pkt, III Jan Panek — Aer. Śląski — 692 pkt.
3. **Silnikówki:** zgłoszonych 22, brało udział 12. I miejsce zdobył Zygfryd Sulisz — Warszawa — 834 pkt, II Tadeusz Przygoda — Ostrów — 735 pkt, III Jerzy Krzemiński — Aer. Warmińsko-Mazurski — 713 pkt.

Absolutnym zwycięzcą zawodów został Zygfryd Sulisz (Warszawa), który zdobył puchar przechodni.

Elżbieta Kasprzak

Pięciolecie „Zefirka"

Mija pięć lat od czasu, kiedy to w pięknym uzdrowisku Muszyna instr. Juliusz Jarończyk wraz z gromadką modelerzy stworzył modelarnię lotniczą Aeroklubu Podhalańskiego, która nosi nazwę „Zefirek". W związku z pięcioleciem jego istnienia odbył się w dniach 18—19. VIII. 1966 r. zjazd modelarzy, którzy należeli do tej modelarni. Przybyli również z całej Polski liczni sympatycy „Zefirka".

W programie obchodu V-lecia odbyły się X Zawody Modeli Latających na zbo-

czu, które wygrał Wiesław Górecki. Zespołowo wygrał „Zefirek", przed Ośrodkiem Mod. Lot. APh i Kołem Lotniczym Prewentorium JAR. Rozegrano również VI Zawody Modeli Rakiet w dwóch konkurencjach na silnikach standardowych I kl. FAI. Konkurencję czasową wygrał Krzysztof Kocot przed Tadeuszem Kuzakiem i Bogdanem Ratajczakiem. Konkurencję rakietoplanów wygrał Stanisław Zygadło przed Tadeuszem Kuzakiem i Wiesławem Góreckim. Zespołowo wygrał „Zefirek" przed Kołem Rakietowym Szkoły Podst. JAR oraz Ośrodkiem Mod. Lot. APh. X Zaw. Mod. Lat. jak również VI Zaw. Mod. Rakiet stały na wysokim poziomie sportowym i organizacyjnym co było wielką zasługą tak zawodników jak również kierownika tych zawodów, którym był krzewiciel pięknej idei modelarstwa lotniczego ob. Ferdynand Palej.

Zwycięzcy tych zawodów otrzymali cenne nagrody oraz dyplomy. Wszyscy uczestnicy obchodu V-lecia otrzymali pamiątkowe proporce i plakietki, oraz zapoznali się z V-letnim dorobkiem Żefirka.

Kilku modelarzy otrzymało jubileuszowe dyplomy uznania za osiągnięcia w modelarstwie lotniczym i rakietowym.

Modelarze „Zefirka" w ciągu pięciu lat wykonali 500 modeli oraz 280 rakiet, wylatali na zboczu 44 tys. sek., zorganizowali 28 pokazów rakietowych i 40 pokazów lotów modeli silnikowych na uwięzi na terenie Sądeczyzny, brali 40-krotnie udział w imprezach modelarskich i lotniczych organizowanych na terenie kraju.

Warto dodać, że założyciel „Zefirka" instr. Juliusz Jarończyk obchodził w tym okresie 15-lecie swojej pracy modelarskiej.

Witold Wiśniewski

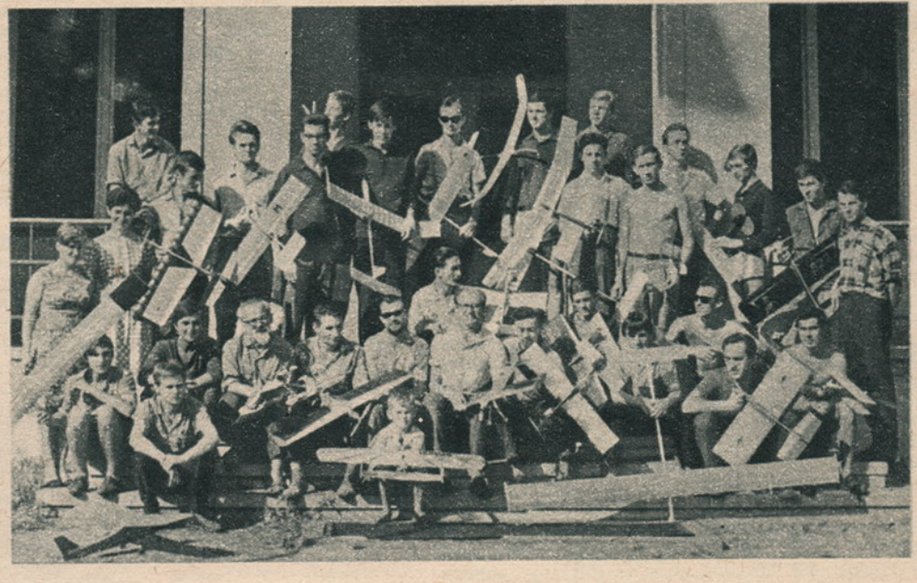
Nowi instruktorzy

W dniach od 3 do 24 sierpnia br. w Wyczynowej Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach odbył się Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego kl. III i II. Uczestnikami kursu byli ludzie różnych zawodów oraz różnego wieku. Mimo dużej rozpiętości wieku (18—56 lat) atmosfera na kursie była miła i serdeczna, co należy przypisać taktowi i umiejętnościom pedagogicznym kierownictwa kursu. Zajęcia były rozplanowane metodycznie, gdyż uczestnicy kursu nigdy nie byli zmęczeni ani zniechęceni. Najlepszym dowodem tego niech będzie fakt, że w czasie wolnym od zajęć zawsze spotykało się instruktorów w otoczeniu słuchaczy dyskutujących na tematy związane z zagadnieniami modelarstwa, co w dużym stopniu przyczyniło się do podniesienia całokształtu wiedzy oraz wysokiego poziomu kursu.

Na kursie zdobyto 4 odznaki wyczynowe, w tym 2 odznaki złote i 2 odznaki srebrne. 26 uczestników kursu otrzymało dyplomy instruktorów kl. II, a 4 kl. III. Spośród uczestników wyróżnić należy 56-letniego Jana Waligórę oraz Zygmunta Zająca. W ramach zajęć kulturalno-oświatowych kierownik kursu Maksymilian Paździorek zorganizował wycieczkę krajoznawczo-historyczną autobusem do Malborka w celu zwiedzenia Zamku Krzyżackiego.

Tą drogą uczestnicy kursu chcą podziękować nie tylko kierownictwu kursu lecz również kierownictwu Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach w osobach kierownika szkoły G. Sitarskiego i szefa wyszkolenia W. Hardta oraz całemu personelowi szkoły, którzy wykazali wiele zrozumienia dla poczynań modelarskich.

Uczestnicy kursu



DWA LOTY

— „Znowu tłumaczenie" — westchnął z widocznym niesmakiem redaktor Malinowski, gdy położyłem na jego zawalonym znakomitymi rękopisami co słynniejszych pisarzy krajowych i zagranicznych biurku swe nowe dzieło. Dzieło to — powstałe w niemałym trudzie i znoju, przy użyciu słownika Stanisławskiego i niezawodnej encyklopedii PWN — zakończone było jak zwykle skromnym podpisem: „Oprac. J. Kędz."

— „Mógłby Pan wreszcie coś własnego wydumać" — dorzucił twardo mój rozmówca. Na bezradne rozłożenie rąk (co miało oznaczać: robi się co można) już bardziej pojednawczo dodał: „Wiemy, wiemy o tym nie od dziś, że nie był Pan nigdy w powietrzu superasem, ale jakby nie było trzymał Pan przecież kiedyś knypel w prawicy". Tu szybko poprawił: „To jest chciałem powiedzieć drążek sterowy w prawicy. Więc może coś z tych czasów nie tylko zapewne górnych co chmurnych!".

Tak oto zrodził się pomysł utrwalenia na papierze opisu dwóch lotów, w czasie których — z góry lojalnie zastrzegam — nie miały miejsca żadne wielkie przygody. Jak jednak słusznie zauważył nasz świetny pilot Zdzisław Dudzik: „Największy urok lotnictwa polega na tym, że nie ma dwóch takich samych lotów". A ponadto te moje z poboru bez żadnej historii spacery powietrzne miały miejsce w najbardziej złowrogim okresie dziejów naszego narodu. Bowiem pierwszy odbył się w lipcu, a drugi we wrześniu strasznego roku 1939.

WIELKA PARADA

„... Szły dnie nasycone zgryzotą i niepokojem pod promiennym niebem. Każdy z nich wżerał się w serce i pamięć bolesnym cierniem — dziś mógłbym bezbłędnie odmówić ich różaniec". Tak w największym skrócie widział ostatnie tygodnie przed wybuchem drugiej wojny światowej wybitny pisarz Parandowski.

Bezchmurne było lipcowe niebo. Wprost w oczach wysychały bagna oraz rzeki — nasze jedyne naturalne zapory przeciwko zagonom czołgów z czarnymi krzyżami na pancerzach. Tymczasem w małym garnizonie w Porubanku pod Wilnem hangary prawie cały dzień stały zamknięte. Było to spowodowane tak trudnościami w zaopatrzenie paliwowe jak chęcią maksymalnego oszczędzania silników. Nade wszystko jednak panowało przeświadczenie, że skończył się już okres szkolenia i teraz nie pozostaje nic mądrzejszego do zrobienia, jak czekać. Do tego trzeba dodać, że dywizjon myśliwski, złożony z młodych, pełnych wigoru chłopców był dobrze wyszkolony. Właśnie na wiosnę zdobył pierwsze miejsce na myśliwskich zawodach międzypułkowych. To samo mniej więcej można było powiedzieć o sąsiadującej z myśliwcami eskadrze towarzyszącej (zwanej później „obserwacyjną"), którą dowodził mój kolega z podchorążówki Józio Kieszkowski. Zdawało się Ja miałem ją daleko — aż w Warszawie. Nie byłem tam już od dawna. Postanowiłem więc przelecieć się do stolicy w najbliższą sobotę. Formalnie biorąc nie złamałem zakazu — nie był to przecież urlop. Przelot postanowiłem odbyć na maszynie miejscowego aeroklubu, by już w poniedziałek rano stawić się na służbę.

Wśród różnego rodzaju maszyn klubowych wybierać mogłem niby w konserwach rybnych Supersamu na Mokotowie. Lubił mnie instruktor klubu st. sierż. pil. Szczegóra, a nastrój dnia podpowiadał: „Czy warto oszczędzać jakieś słabe sportowe samolociki, gdy lada chwila bomby mogą puścić w powietrze piękny hangar „Lotu" wraz z całym sprzętem? Najbiedniejszy z aeroklubów polskich mógł zaimponować ilością. Szczycił się jednak takimi okazami jak RWD X—XIII—XVI—XVII. Były to świetne maszny sportowe. Każda inna tak zewnętrznym wyglądem jak właściwościami lotnymi, każda bardzo przyjemna pilotażowo.

Wybrałem srebrno-czerwoną „ósemkę" (RWD-VIII) z dodatkowym zbiornikiem. Dodać tu należy, że aerokluby posiadały samoloty budowane w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych tzw. „dewuelowskie". Były one o niebo lepsze od topornych maszyn wojskowych.

Napisał

JANUSZ KĘDZIERSKI

Wystartowałem po zajęciach gdzieś po trzeciej po południu. Leciałem sam. Po całych latach spędzonych w drugiej kabinie w charakterze obserwatora nastąpiła — po dość przypadkowym wyszkoleniu w pilotażu sportowym, a po części i wojskowym — zupełnie chyba zrozumiała reakcja. Reakcja tak silna, że nie bawiło mnie nawet wożenie młodych przystojnych entuzjastek latania. Tylko więc od czasu do czasu pokazywałem piękno chmur, nieba i cudnych okolic podwileńskich osobnikom płci męskiej, którzy według mego skromnego zdania — potrafili ocenić uroki latania. Tego jednak dnia chciałem być zupełnie sam. Podświadomie wyczuwałem, że na długie lata może na zawsze, żegnam beztroskie, najpiękniejsze latanie sportowe.

Dzień był cudny. W plecy dął silny wiatr. „Nawigowałem" na różnych wysokościach — od zera do 1500 m. Ścieliła się pod skrzydłami płaska, bezbronna, otwarta na cztery strony świata ziemia. Dobrze pamiętam minuty, kiedy to specjalnie skręciłem do Białegostoku, aby popatrzeć na tamtejsze lotnisko. Chodziły bowiem uporczywe słuchy, że będzie to miejsce postoju dywizjonu czy pułku świetnych „Łosi". Z niemałym trudem odnalazłem będące dopiero w zaczątku budowy pole wzlotów. A więc jeszcze jedno rozczarowanie...

Na ziemię kładły się już długie cienie, gdy ujrzałem stolicę. Lotnictwo wojskowe już dawno było na Okęciu, na mocno okrojonym Polu Mokotowskim pałętał się tylko jeszcze aeroklub. Bez dokonania kręgu rozpocząłem dość ostro schodzić od słynnej w dawnych czasach „Niespodzianki". Słynnej — bo lądowanie od strony Placu Unii Lubelskiej było uważane w tych zamierzchłych czasach za trudne. „Niespodzianka" — była to nazwa kawiarni na dachu dość wysokiego budynku przy ul. Bagatela 15.

Załamuję i jakoś podejrzanie długo niosę się na wysokości 2—3 metrów. Hangary szybko rosną w oczach, dotykam wreszcie kółkami murawy, ściągam. Mój mały chrabąszcz toczy się jednak raźno dalej. Robi mi się błogo, gdy wreszcie zatrzymuje się na 20—30 metrów przed drewnianym hangarem, pamiętającym chyba carskie czasy. Pojawia się dyżurny mechanik. Zna mnie widocznie, bo uśmiecha się: — „Dobrze Pan wycelował, wprost przed beczkę z benzyną". Nie wiem czy kpi, czy rzeczywiście chwali. Wyłażę z kabiny i kątem oka patrzę na wyprężoną na wietrze kichę. — Stary a głupi — pomyślałem. — Marzysz o niebieskich migdałach i lądujesz co prawda ściśle według wiatrowskazu, ale z błędem o równe 180 stopni...

Warszawa zrobiła na mnie dziwne wrażenie. Po sennym Wilnie wyraźnie podniecony, nienormalnie wesoły tłum na ulicach. Pożegnanie tak krótkiego w dziejach narodu okresu pokoju? Na rogu Nowego Światu i Alei przeciągał duży oddział artylerii ciężkiej. Był już zmrok, armaty

głucho dudniły o bruk, tłum nagle spoważniał i zamilkł.

Gdy w poniedziałek raniutko stawiłem się przed hangarem, moja kolorowa maszynka już na mnie czekała. Zjawił się też łącznikowy oficer aeroklubu por. Sypniewski: — „Teoretycznie biorąc nie mam prawa was wypuścić. Loty wstrzymane w związku z wielką paradą w Rembertowie przed brytyjskim generałem Ironside. Ale ostatecznie niech kolega leci do domu — tylko nie zbliżajcie się do Rembertowa, bo będziemy obaj wisieć".

Muszę tu dodać, że Ironside był w tym okresie bardzo ważną figurą — szefem sztabu imperialnego W. Brytanii i z jego wizytą wiązano wielkie nadzieje: dostarczenie broni, samolotów i wszelkiego innego dobra w najwyższym gatunku dla fatalnie wyekwipowanej armii polskiej. Podobno angielski dziadzio przyrzekał w Warszawie i Rembertowie wiele, a w dwa miesiące później rozpoczął regularne dostarczanie... ale papieru higienicznego dla Niemców. Zasypywał ich bowiem ulotkami, w których — podczas gdy płonęła Warszawa — cierpliwie przemawiał do uczuć, rozumu i serca brzydkich hitlerowców.

Pogoda na trasie miała być jakoby dobra. Jednak sama Warszawa tonęła w obłokach białej, przyziemnej mgły. Ledwie więc oderwałem się od ziemi, a już dookoła zrobiło się szaro. Aby nie zderzyć się z domami trochę pociągnąłem, niewyraźnie błysnęła rzeka. Zapewne Wisła — pomyślałem inteligentnie. Uważałem, że miasto i przedmieścia muszą być już teraz daleko, zdecydowałem więc lecieć „kosiakiem". Biała wata ustępuje, niewyraźnie migają żółte piaseczki.

Śmiało nurkuję i nagle, na pięć metrów pod płatami, dostrzegam wielkie czworoboki wojska, generałów na koniach, orkiestry. Upozowane wszystko jak do obrazu Kossaka. Wrzepiłem „pełen gaz" i położyłem maszynę do zakrętu, którego nie powstydziłby się sam Bajan.

Za chwilę byłem już daleko od wielkiej parady, a nad Radzyminem wesoło świeciło słoneczko na bezchmurnym niebie. Mocno pokrzepiony tym widokiem skręciłem nad Narew do Zegrzynka, aby pomachać tam skrzydłami na pożegnanie. Po tym już bez żadnych dodatkowych emocji dobrnąłem do Wilna i skromniutko przycupnąłem na skraju lotniska.

Na drugi dzień zadzwoniła do mnie sekretarka aeroklubu. Była to niezmiernie sympatyczna młoda osoba, która — nie wiadomo czy z nudów czy też z prawdziwych zamiłowań lotniczych — flirtowała i zażarcie broniła każdego, kto tylko był pilotem zarówno szybowcowym jak samolotowym. — „Mam natychmiast podać wyciąg z lotów poniedziałkowych — maszyny, załogi, trasy lotów". „Będziesz oczywiście i ty na liście, masz przecież na koncie przelot do Warszawy". Wkrótce we dwoje wprost genialnie rozwiązaliśmy zawiłe zagadnienie: depesza z Ministerstwa Komunikacji była niezawodnie spowodowana spotkaniem Ironside — Kędzierski, bez przestrzegania obowiązującego w takich przypadkach protokołu dyplomatycznego. — „Nie bój się" — pocieszała sekretarka — ja już mam wprawę w odpisywaniu na takie papierki. Będę przewlekać, a im po prostu znudzi się cała sprawa. Czuję, że nie będziesz siedział"...

W miesiąc później poszły z dymem pisma, załączniki i załączniki do załączników noszące wspólny nagłówek „Dochodzenia w sprawie lotu nad paradą w Rembertowie". Pierwszego września zaczęła się bowiem inna wielka parada — tym razem z udziałem wszystkich rodzajów broni z całego niemal świata.

ZAPOMNIANA ZAŁOGA

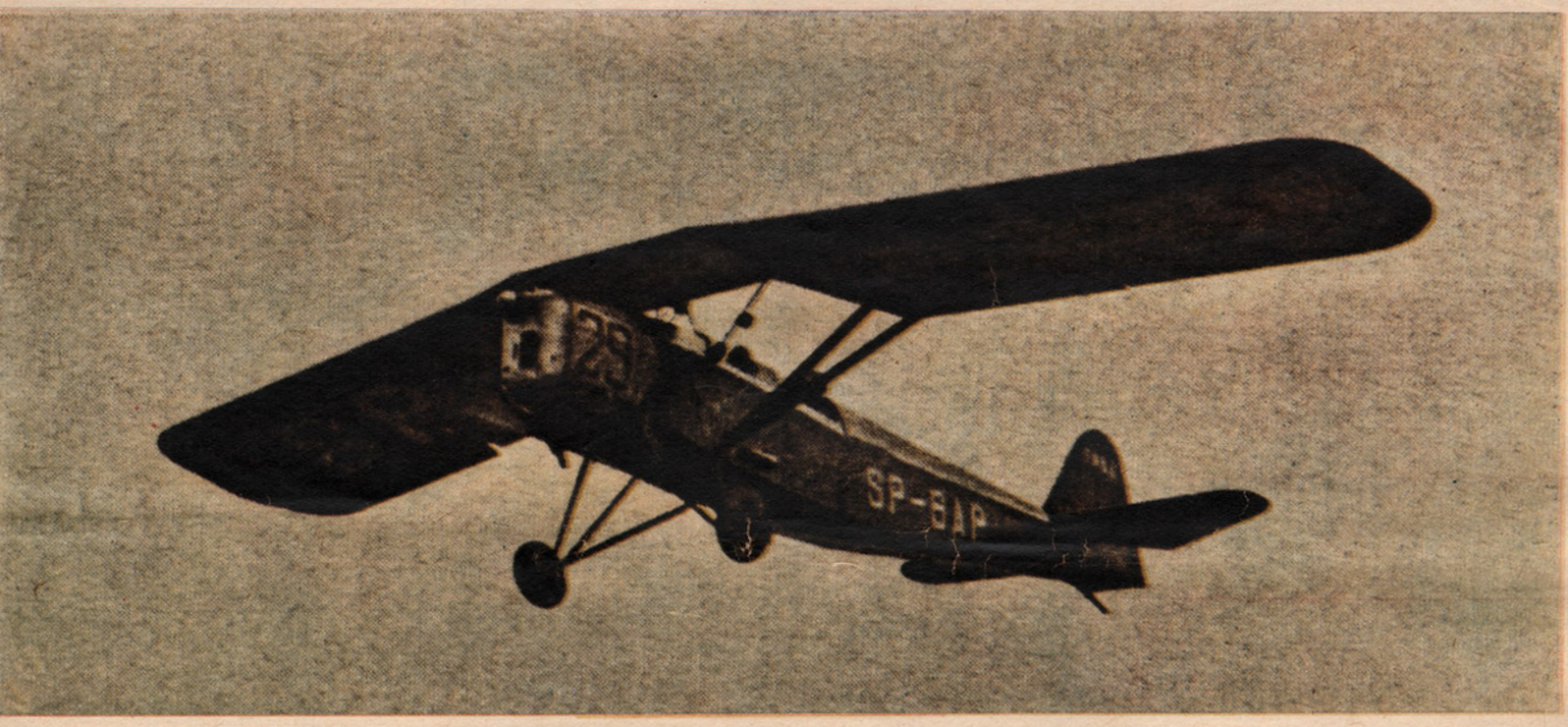
W kampanii wrześniowej najbardziej północno-wschodni obszar Polski nie był atakowany przez hitlerowskie oddziały ziemne. Działały tam tylko bombowce — prawdopodobnie z Pułku Szkolnego — nadlatujące z Prus Wschodnich. Jak mi mówiono w wileńskiej centrali obs. meld. pojawiało się nad tym rejonem codziennie około 60 wrogich maszyn. „Gdybyśmy mieli choć kilka myśliwców" — wzdychali wszyscy, gdyż widoczne było, że w maszynach z czarnymi krzyżami na płatach znajdują się niezbyt pewne siebie załogi. Niemcy latali początkowo bardzo ostrożnie i dopiero później, widząc że już na średnich wysokościach nie dochodzą do nich pociski naszych działek, rozzuchwalili się i bombardowali celniej.

Około 7 września na peryferiach spokojnego dotąd okręgu wileńskiego i grodzieńskiego pojawiła się ogromna jednostka niemiecka — XIX Korpus Pancerny Guderiana. Stanowił on północne ramię potężnych kleszczy, które w żelaznym uścisku zamknęło armię polską. Guderian, po przebiciu się po ciężkiej walce przez umocnienia linii Narwi, posuwał się przez nikogo już nie niepokojony na Brześć nad Bugiem. Napisałem „przez nikogo nie niepokojony", ale jest to niezupełnie ścisłe. Wielokilometrowe kolumny wozów pancernych zostały zaatakowane z niespodziewanego kierunku przez jeden jedyny samolot. Był to bombowy „Karaś" z Lidy.

Trzeba tu przypomnieć, że wszystkie jednostki bojowe z Wilna i Lidy były w tym czasie na froncie. W dawnych pokojowych garnizonach tkwili tylko rezerwiści i trochę nadwyżek personelu latającego. Właśnie te niespokojne duchy spośród pilotów, obserwatorów i strzelców pokładowych dawnego 5 pułku lotniczego wyszperały remontowany w Parku samolot typu „Karaś". Pośpiesznie go uzbrojono i samorzutnie rozpoczęto wyprawy na front. Dziwnym zbiegiem okoliczności dane mi było oglądać jeden z tych lotów.

W połowie września ogólna sytuacja tak na froncie jak na przedpolu Wilna była dla nas całkowicie niejasna. Nie ukazywały się żadne biuletyny informacyjne, wiadomości z radia były chaotyczne. Pękły z miejsca wszelkie związki pokojowe, a nie zdążyła wyklarować się jakaś sensowna organizacja wojenna. Na ulicach Wilna zaczęły powstawać barykady przeciwczołgowe, z Warszawy i Grodna dotarła fala uchodźców. W porozumieniu więc z komendantem Obozu Warownego — jak szumnie i bez żadnego uzasadnienia nazywało się w nomenklaturze wojskowej bezbronne Wilno — wykonałem lot rozpoznawczy. Samoloty klubu były w tym czasie doskonale ukryte na skraju zagajnika obok Białej Woli. Wybrałem najszybszą ze stojących do dyspozycji maszyn — RWD XVII.

Ponieważ Niemcy pojawiali się nad nami najwcześniej o 6 rano wystartowałem gdy tylko świtało. Leciałem wzdłuż szosy niziutko, omijając z daleka wszelkie większe osiedla. Tam mogłem być zestrzelony przez własne oddziały, które z reguły kropiły do wszystkich samolotów. Pojawienie się mojego samolociku wywoływało niebywały popłoch. Lotnictwo „nadludzi" zdążyło już kompletnie sterroryzo-



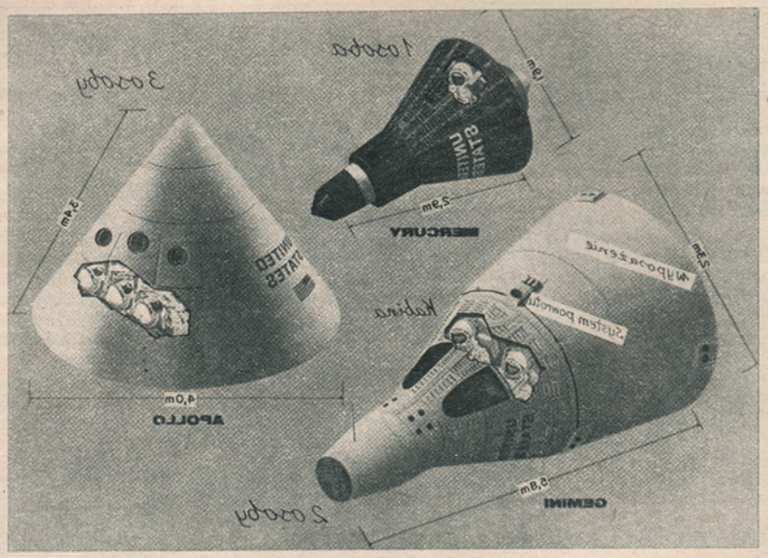
wać ludność, nawet w tych odległych rejonach. Liczne grupy pieszych padały na ziemię i zakrywały rękoma głowy, woźnice zeskakiwali z wozów i kryli się po rowach. Nie widziałem natomiast żadnego małego nawet oddziału wojska.

Właśnie minąłem Ejszyszki, kiedy dostrzegłem wysoko nad sobą samolot. Momentalnie zszedłem jeszcze niżej, pomiędzy drzewa. Może mnie nie zauważy? Kiedy po chwili z okropnym strachem zerknąłem do góry spostrzegłem, że maszyna leciała tym samym kursem na południo-wschód. Z niezmierną ulgą rozpoznałem, że nie jest to szkop. Świadczyło o tym odcinające się wyraźnie na jasnym niebie podwozie maszyny. Był to właśnie ten jedyny bojowy samolot z Lidy, który leciał na bombardowanie kolumny Guderiana. Dzielni ci ludzie naparstkiem wody usiłowali zgasić pożar!

Widziałem, jak się okazało — przedostatni lot „Karasia". Następnego ranka wystartował on znowu z pokrytego lejami lotniska w Lidzie. Nie ujrzano już go więcej. Por. obs. Łacina, plut. pil. Borys i nieznany z nazwiska kapral — strzelec pokładowy spełnili do końca w najcięższych warunkach swój żołnierski obowiązek.

Rozproszyli się po całym świecie dawni lotnicy. W rezultacie żadna wzmianka w druku nie utrwaliła tego epizodu działań lotnictwa polskiego we wrześniu 1939 r., epizodu, którego bohaterem była zapomniana załoga „Karasia" z Lidy.

ASTRONAUTYKA



Amerykański plan dotarcia do Księżyca obejmuje kolejne fazy realizacyjne noszące nazwy: „Mercury", „Gemini" i „Apollo". Wymiary statków widzimy na rysunku. Ale projekt „Apollo" miał mieć początkowo inny przebieg. O tym mówi poniższy artykuł.

NIE ZREALIZOWANY PROJEKT

PIERWSZY skonkretyzowany technicznie projekt załogowej wyprawy na Księżyc został opracowany przed ośmiu laty przez uczonych Stanów Zjednoczonych AP. i opublikowany na X Kongresie Międzynarodowej Federacji Astronautycznej, który odbył się we wrześniu 1959 r w Londynie. Chociaż obecnie realizowane jest inne rozwiązanie, to jednak projekt ten wart jest przypomnienia dlatego, że nie jest wykluczone, iż po dokonaniu pierwszych załogowych wypraw na Księżyc powróci się do tej porzuconej koncepcji, oczywiście po jej unowocześnieniu.

Według tych pierwszych planów załogowa wyprawa na Księżyc miała być wykonana w statku kosmicznym „Apollo" przeniesionym na Księżyc i z powrotem na Ziemię przez rakietę nośną „Nova".

Statek „Apollo" miał mieć kształt stożka ze ściętym wierzchołkiem i wypukłą podstawą o średnicy 3,6 m osłoniętą aerodynamicznym pancerzem ablacyjnym. Statek miał mieć wysokość 4,2 m i wyposażenie umożliwiające kilkunastodobowy pobyt dwóm kosmonautom. Masa statku „Apollo" — 3,6 t.

Statek miał być wysłany na Księżyc w sposób bezpośredni, to znaczy — uniesiony przez rakietę nośną z Ziemi i wprawiony w ruch doksiężycowy z potrzebną w tym celu prędkością 11 km/sek. Następnie miał on oddalać się od Ziemi rozpędem z prędkością malejącą na skutek hamowania jego ruchu przez przyciąganie ziemskie. Mniej więcej od odległości 66 000 km od Księżyca miał się rozpoczynać jego spadek na Księżyc, z ciągle zwiększającą się prędkością. Wskutek tego, w pobliżu Księżyca statek „Apollo" miał uzyskiwać prędkość 2,5 km/sek. Aby uchronić statek od roztrzaskania się o powierzchnię Księżyca spadek miał być powstrzymywany przez hamujący silnik rakietowy zapewniający miękkie lądowanie. Odlot z Księżyca, z wymaganą prędkością prawie 2,5 km/sek umożliwiającą dolecenie do Ziemi, miała umożliwiać niewielka rakieta nośna przymocowana do statku „Apollo". Oczywiście dalszy lot powrotny ku Ziemi odbywałby się w sposób beznapędowy, przy czym najpierw statek „Apollo" miał się poruszać z prędkością coraz mniejszą względem Księżyca (gdyż jego ruch byłby hamowany przez przyciąganie Księżyca). Później jednak miał się rozpoczynać jego coraz prędszy spadek ku Ziemi powodowany przez jej przyciąganie grawitacyjne. Końcowa prędkość spadku miała wynosić 11 km/sek. W czasie odlotu od Księżyca statek „Apollo" miał być skierowany w ten sposób, aby zbliżył się do Ziemi z kierunku stycznego do górnych obszarów jej atmosfery, żeby można było łagodnie zahamować jego spadek wykorzystując opór atmosferyczny (sposób podobny, jak wykorzystuje się go do zahamowania spadania powracających na ziemię załogowych sztucznych satelitów),

W tej wyprawie zamierzono posłużyć się pięcioczłonową rakietą nośną typu „Nova" mającą mieć w chwili startu z Ziemi masę — 3 000 t. długość — 135 m. średnicę — 10 m i napęd 6 silnikami wytwarzającymi ciąg 4 000 T.

Pierwszy człon miał mieć długość — 66 m, masę konstrukcji — 135 t i zawierać 2 100 t składników mieszanki paliwowej (nafty i ciekłego tlenu). Miał on wynosić rakietę w czasie 135 sekund na wysokość 56 km, po czym opadać na Ziemię. Drugi człon rakiety miał mieć długość — 35 m, masę konstrukcji — 35 t i zawierać 460 t składników mieszanki paliwowej (nafty i ciekłego tlenu). Miał on być napędzany jednym silnikiem wytwarzającym ciąg 1 100 T i w czasie 177 sekund wynosić rakietę na wysokość 240 km nadając jej prędkość 4,75 km/sek. Trzeci człon rakiety miał mieć długość — 22,8 m, masę konstrukcji — 20 t, zawierać 204 t składników mieszanki paliwowej (ciekłego wodoru i ciekłego tlenu) i być napędzany przez 4 silniki wytwarzające łączny ciąg 144 T. Trzeci człon rakiety wprawiłby statek „Apollo" w ruch ku Księżycowi.

Łagodne wylądowanie statku kosmicznego na powierzchni Księżyca miał umożliwiać czwarty hamujący człon rakiety „Nova". Miał on mieć długość — 12 m i masę konstrukcji — 6 t. W członie tym miało się mieścić 23,8 t składników mieszanki paliwowej (ciekłego wodoru i ciekłego tlenu). Miał on posiadać 4 silniki wytwarzające łączny ciąg 72 T. (Człon ten po wsparciu się o powierzchnię Księżyca czteronożnym statywem służyłby jednocześnie jako podstawa startowa dla piątego członu rakiety) Piąty człon rakiety (tkwiący w czwartym członie) miał mieć długość — 5,7 m i konstrukcję o masie — 1,7 t. Byłby on napędzany pojedyńczym silnikiem rakietowym zasilanym paliwem stałym i wytwarzającym ciąg 2,7 T. Dziesięciotonowy zapas paliwa miał umożliwić odlot statku „Apollo" z Księżyca ku Ziemi.

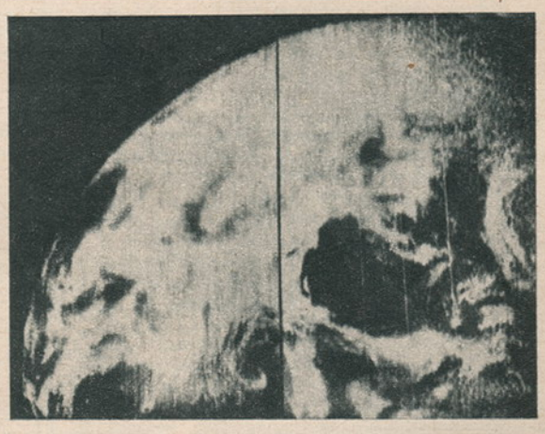
Projekt ten był najmniej skomplikowany ze względów nawigacyjnych. To wielka zaleta. Równocześnie miał on tę wadę, że na Księżycu lądowałby statek kosmiczny wraz ze zbędnym tam, a stanowiącym szkodliwie obciążenie, masywnym pancerzem aerodynamicznym, co oczywiście niepotrzebnie zwiększyłoby masę rakiety. Wykonane później obliczenia wykazały przy tym, że zbudowanie 3,6 — tonowego dwuosobowego statku kosmicznego do lotu na Księżyc nie jest możliwe dlatego, że statek taki musiałby mieć masę co najmniej 5 t. Obliczenia te wykazały również, że zaplanowana w 1959 r rakieta „Nova" nie podołałaby zadaniu przeniesienia 3,6-tonowego statku kosmicznego z Ziemi na powierzchnię Księżyca i z powrotem na Ziemię. Rozmiary jej trzeba by było zwiększyć o mniej więcej 30—50%. Jednocześnie stwierdzono, że przewidywany wówczas termin zrealizowania wyprawy w 1965 r był nierealny.

Z tych powodów zaczęto poszukiwać innych dróg realizacji lotu załogowego na Księżyc. W wyniku, opracowano zrealizowany obecnie znany projekt SATURN V — APOLLO — LEM, ekonomiczniejszy technicznie, ale bardzo skomplikowany nawigacyjnie. Uzyskane ostatnio sukcesy w dziedzinie nawigacji kosmicznej (manewry spotkania i połączenia w Kosmosie) pozwalają jednak przypuszczać, że ten projekt da się pomyślnie urzeczywistnić.

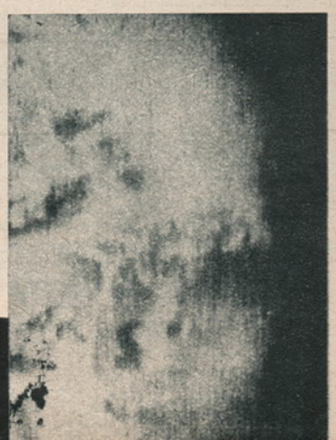
Mgr inż. ANDRZEJ MARKS

ZIEMIA WIDZIANA Z KOSMOSU

Radziecki aktywny sztuczny satelita telekomunikacyjny „Mołnia-1" obiega Ziemię po orbicie wyznaczonej punktami odległymi 924 km i 39 555 km od powierzchni naszej planety. Czas jego obiegu wynosi 12 h. Satelita służy jednocześnie do obserwacji meteorologicznych i jest wyposażony w kamery telewizyjne. 30. V. 1966 r. „Mołnia-1" wykonała serię obrazów Ziemi z wysokości 20 000—40 000 km, sfilmowanych i opublikowanych następnie w ZSRR. Oto 3 z nich. Białe plamy, to obszary chmur. Ich zawirowania wskazują na burze. Gęste warstwy chmur zaciemniają szczegóły kontynentów naszej kuli ziemskiej.



Z lewej: Ziemia z wysokości ok. 40 000 km. Widoczny jest obszar od Zachodniej Syberii do Północnej Ameryki (prawa krawędź zdjęcia). Wyżej: zdjęcie złożone z 2 obrazów pokazujące Atlantyk, północną część Oceanu Lodowatego, Europę Zachodnią i Północną Afrykę. Z prawej: Półwysep Arabski, Morze Czerwone, Zatoka Perska, Morze Aralskie, europejska część ZSRR i północna część Oceanu Lodowatego.



POCZTA LOTNICZA

NAUKA, PRACA

„Z powodu braku miejsc nie dostałem się najpierw do Oficerskiej Szkoły Lotniczej a potem na Wydział Mechaniczny, Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej. Mam średnie wykształcenie (ogólnokształcące). Chcę koniecznie zdobyć zawód związany z lotnictwem. Co robić?" — pyta w swym liście **Jan Michalak z Romanówki, pow. Siemiatycze.**

O tej porze roku trudno doradzać naukę w jakiejś szkole zawodowej cywilnej lub wojskowej, w której można zdobyć zawód związany z lotnictwem. Okres przyjęć do prawie wszystkich szkół mieści się bowiem pomiędzy kwietniem a najdalej sierpniem każdego roku. Pomimo to radzimy zgłosić się do najbliższego WKR-u, gdzie być może są jeszcze jakieś możliwości zdobycia zawodu lotniczego np. kwalifikacji mechanika lotniczego w czasie odbywania zasadniczej służby wojskowej lub 5-letniej ochotniczej zawodowej służby wojskowej. Innym rozwiązaniem, ale możliwym do zrealizowania w roku przyszłym, jest nauka w jednej z zawodowych szkół oficerskich związanych z lotnictwem, takich jak: Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych, Oficerska Szkoła Radiotechniczna, Oficerska Szkoła Obrony Przeciwlotniczej, Oficerska Szkoła Wojsk Rakietowych i Artylerii lub Wojskowa Akademia Techniczna.

Tadeusz Jaremko — Debrzno, pow. Człuchów. Mechanik lotniczy z kwalifikacjami zdobytymi w czasie zasadniczej służby wojskowej może oczywiście starać się o pracę, po wyjściu z wojska, w jednym z aeroklubów, zakładach lub warsztatach lotniczych czy w Polskich Liniach Lotniczych LOT.

Bogdan Pągowski — Kutno. Obszernie o możliwości zdobycia zawodu lotniczego pisaliśmy w numerze 34—35 „Skrzydlatej Polski" z datą 21—28 sierpnia br. Tam też odsyłamy kolegę jak i wszystkich, którzy pragną zdobyć zawód lotniczy.

JEŻOWSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE

„Od kiedy trwają Jeżowskie Zawody Szybowcowe i jacy piloci w nich zwyciężali?" — pyta **Jan Grzegorczyk z Bydgoszczy.**

Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski" rozgrywane są w Jeżowie Sudeckim k/Jeleniej Góry od roku 1961. A oto zwycięzcy w poszczególnych latach i zdobywcy pucharów fundowanych corocznie przez naszą redakcję: 1961 r. — Krzysztof Trzpil (Warszawa), 1962 r. — Stanisław Porębski (Jelenia Góra), 1963 r. — Andrzej Bański (Warszawa), 1964 r. — Adam Barycza (Toruń), 1965 — Wojciech Pluciński (Szczecin), 1966 r. — Bronisław Czapski (Jelenia Góra).

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

Jola Zbiglewska i Anna Balcerzak z Radomia piszą: „Chciałyśmy nawiązać kontakt z koleżankami i kolegami interesującymi się lotnictwem. Same również interesujemy się lotnictwem, szczególnie szybownictwem i spadochroniarstwem. Zbieramy też różne znaczki i widokówki lotnicze".

Niestety nasze czytelniczki nie podają dokładnego adresu zamieszkania, nie możemy więc ich nazwisk ogłosić w Kąciku Przyjaciół Lotnictwa „Iskra", który istnieje w naszym tygodniku. Dlatego też wyjaśniamy i przypominamy, że jeśli ktoś pragnie nawiązać korespondencję na tematy lotnicze z ludźmi interesującymi się lotnictwem czy nawet samymi lotnikami tak w kraju jak i za granicą, może liczyć na opublikowanie swego nazwiska i adresu na łamach „Skrzydlatej". Należy tylko podać, oprócz adresu, rodzaj zainteresowań lotniczych, wiek, zawód lub szkołę do której się uczęszcza, języki obce w których może się prowadzić korespondencję, itp.

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI" Z NRU 34-35 „SP" z 21-28 sierpnia 1966 r.

Poziomo: 4 — radar, 7 — PZL, 8 — astronom, 12 — BA (Bohdan Arct), 13 — Leonow, 14 — stopień, 15 — Konstanty, 16 — „Proton", 21 — niebezpieczeństwo, 22 — biceps, 24 — Tański, 26 — Czerwonka, 28 — kaloria, 29 — papier, 31 — promieniotwórczość, 32 — bak, 33 — amfibia, 34 — aneroid.

Pionowo: 1 — salto, 2 — raporty, 3 — Poznań, 5 — zapotrzebowanie, 6 — Cooper, 9 — Konopnicka, 10 — „Gobe", 11 — Jan, 12 — Bentkowski, 14 — statek, 16 — sztab, 17 — rebus, 18 — pasat, 19 — nerki, 20 — czasza, 23 — programy, 25 — anarchia, 26 — ciemnia, 27 — Neptun, 28 — „Karaś", 30 — „Zefir",

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Jerzy Siekierski — Żelaskowo, pta Niechanowo, pow. Gniezno, woj. poznańskie; Zygmunt Kubik — Sandomierz, ul. Tatarska 11, woj. kieleckie; Leszek Piasecki — Kraków 28, oś. Na Lotnisku 6/69; Janusz Królikowski — Kobylnica, ul. Widzińska 14, pow Słupsk, woj. koszalińskie; Marek Barański — Olsztyn, ul. Wojska Polskiego 17.**

ZBIERAMY ZNACZKI

MALI. Wydano tu serię złożoną z trzech znaczków poświęconą astronautom. Na znaczku za 100 fr przedstawiono A. Leonowa i „Woschod 2", na drugim znaczku za 100 fr — Edwarda H. White'a i „Gemini-4" i na znaczku za 300 fr — dla upamiętnienia 16 Kongresu Astronautycznego w Atenach w 1966 r. — podobizny Coopera, Conrada, Leonowa, Bielajewa, grecką wazę i widok na Partenon.

PARAGWAJ. Ukazała się tu piękna seria „astronautyka" złożona z 8 znaczków (z tego 3 znaczki przeznaczone dla poczty lotniczej). Na znaczkach za 15 c i lotniczym za 50 g przedstawiono kulę ziemską i zasobnik, na znaczkach za 25 c i lotniczym za 18, 15 g — „Gemini VI" i „Gemini VII", na znaczkach za 40 c i 50 c — podobizny White'a i McDivitta i na znaczku za 12,45 g — zdjęcie Księżyca. Wydano również 2 bloki znaczkowe. Całość tego wydania ukazała się zarówno w wersji ząbkowanej jak i niezą bkowanej. Nasza reprodukcja przedstawia znaczki dla poczty zwykłej.

★

POLINEZJA. Dla upamiętnienia wystrzelenia pierwszego francuskiego satelity wydano tu znaczki za 7 f i 10 f z reprodukcją satelity „Diamant" i satelity „A1".

Bogusław Kurowski

W lotniczej KSIĘGARNI

Andrzej Marks ● CEL — KSIĘŻYC ● Pierwsze lądowanie na Księżycu ● Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 1966, str. 71, cena 7 zł.

W numerze 38 naszego tygodnika, a więc dwa numery wstecz, Andrzej Marks opisuje skąd nastąpi odlot na Księżyc. W swoim artykule zajmuje się on odlotem selenonautów amerykańskich na Księżyc, który nastąpi z zespołu 39 budowanego na Przylądku Kennedy'ego na Florydzie. Zespół ten ma się składać z kilku stanowisk startowych. Pierwsze starty rakiet „Saturn-5" mają nastąpić w przyszłym roku. Przewiduje się, że corocznie będzie można stamtąd wysyłać nie mniej niż 75 rakiet „Saturn-5".

Księżyc, który na przestrzeni milionów lat był jedynym satelitą Ziemi, w ciągu niespełna dziesięciu lat, a więc mniej więcej od 1956 roku, wzbogacił się o setki mikrobraci, krążących na różnych wysokościach wokół naszej planety. Ale na tym nie koniec. Oto na przełomie marca i kwietnia br. Związek Radziecki obdarzył go własnym satelitą, a kilka miesięcy później do radzieckiej „Łuny 10" dołączył amerykański „Lunar Orbiter 1" oraz ponownie radziecki satelita „Łuna 11". W ten sposób nasz Srebrny Glob przewyższył już Marsa, który dysponuje tylko dwoma satelitami.

Wprowadzenie statku kosmicznego na orbitę wokółksiężycową jest trudnym zadaniem. Polega ono na tym, że sfera przyciągania Księżyca mieści się wewnątrz sfery przyciągania Ziemi, zaś cały układ Ziemia—Księżyc krąży w polu grawitacyjnym Słońca.

Radzieckie i amerykańskie statki kosmiczne krążą po wokółksiężycowych obritach i szukają miejsca najwygodniejszego do lądowania dla przyszłych selenonautów. Samo lądowanie statku kosmicznego z załogą ludzką jest, jak zgodnie twierdzą wszyscy specjaliści, całkowicie realne i niezbyt nawet odległe w czasie. Nie wykluczone, że już za kilka lat zobaczymy na telewizyjnych ekranach selenonautów przechadzających się po — zapylonym lub też nie zapylonym — księżycowym gruncie.

O Księżycu, najbliższym sąsiedzie Ziemi, pierwszych sukcesach selenonautów, pierwszym miękkim lądowaniu na Księżycu, krajobrazie Księżyca, najbliższych zamierzeniach oraz wyprawie ludzi na Księżyc — pisze w swej książeczce Andrzej Marks. Jest ona opracowana w sposób przystępny i zachęci do czytania nawet te osoby, które dysponują już pewnym zasobem wiedzy o astronautyce.

Autor postawił sobie za cel zebrać wszystkie najważniejsze fakty o Księżycu i w sposób usystematyzowany przekazać je czytelnikowi. Tak więc po zapoznaniu się z nimi młody czytelnik, ponieważ jak się nam wydaje do niego przede wszystkim adresowana jest książeczka, zostanie zachęcony do dalszego interesowania się informacjami na temat lotów kosmicznych.

Ostatecznie wkroczyliśmy w erę lotów kosmicznych i każda wiadomość na ten temat, nie mówiąc już o przeprowadzanych lotach kosmonautów radzieckich i amerykańskich, staje się sensacją dnia. W ostatnich dniach sierpnia br. wybitny uczony radziecki A. Błagonrawow oświadczył, że w końcu obecnego stulecia ludzie będą nie gośćmi lecz gospodarzami Księżyca.

Cały szereg eksperymentów naukowych związanych z badaniem przestrzeni kosmicznej, planet, ba nawet naszej Ziemi — powiedział A. Błagonrawow korespondentowi dziennika „Krasnaja Zwiezda" — będzie prowadzonych z obserwatoriów księżycowych.

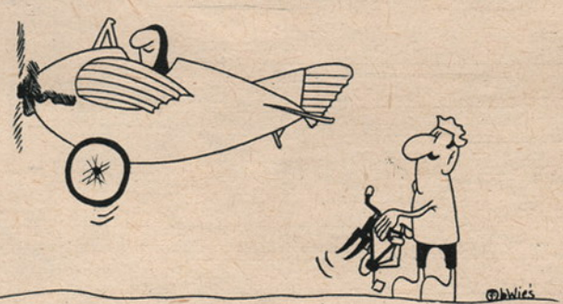
Zdaniem ekspertów radzieckich w końcu XX wieku ludzie bardziej szczegółowo będą zajmować się badaniem pozaziemskich form życia. Po-

dróż w granicach układu słonecznego, przy użyciu znanych silników rakietowych można będzie odbyć w ciągu kilku lat. Natomiast na wyprawę do najbliższego nawet systemu gwiezdnego nie wystarczy życia jednego pokolenia. A. Błagonrawow uważa, że wyprawa człowieka w daleki Kosmos i opanowanie „okolic" systemu słonecznego jest czymś tak nieuniknionym, jak w przeszłości nieuniknione była epoka wielkich odkryć geograficznych.

Bądźmy dobrej myśli. Zdobycie Księżyca stanie się nie tylko ważnym wydarzeniem dla naszej planety, ale przede wszystkim dla kosmonautów. Na nim otrzymają swój kosmiczny chrzest. Nie wykluczone, że Księżyc stanie się bazą wypadową wypraw kosmonautycznych.

Te i inne refleksje nasuwa nam książeczka Andrzeja Marksa. Zawiera ona kilka interesujących zdjęć oraz mapę Księżyca.

Okładkę projektował Jerzy Kępkiewicz.



WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

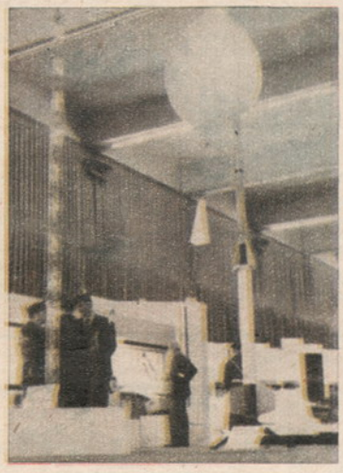
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7415 M-86

II MIĘDZYNARODOWY SALON LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY w Turynie

Zdjęcia przedstawiają fragmenty tegorocznego II Międzynarodowego Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Turynie (Włochy). W ten sposób Europa obok Paryża, Farnborough, Hanoweru otrzymała jeszcze jedno miejsce regularnych spotkań światowego przemysłu lotniczego i astronautycznego. Salon w Turynie ma być przeglądem możliwości Włoch w tej dziedzinie. W tym roku udział wzięło 300 wystawców z 10 krajów. Salon dzielił się na wystawę sprzętu i pokazy w locie. Poprzedni salon odbył się w 1964 r.

Punkt centralny wystawy. Makieta włoskiego odrzutowca szturmowo-zwiadowczego Fiat G-91Y z 2 silnikami licencyjnymi J-85. W budowie są 2 prototypy.



Stoisko włoskich rakiet meteorologicznych i balonów-sond.

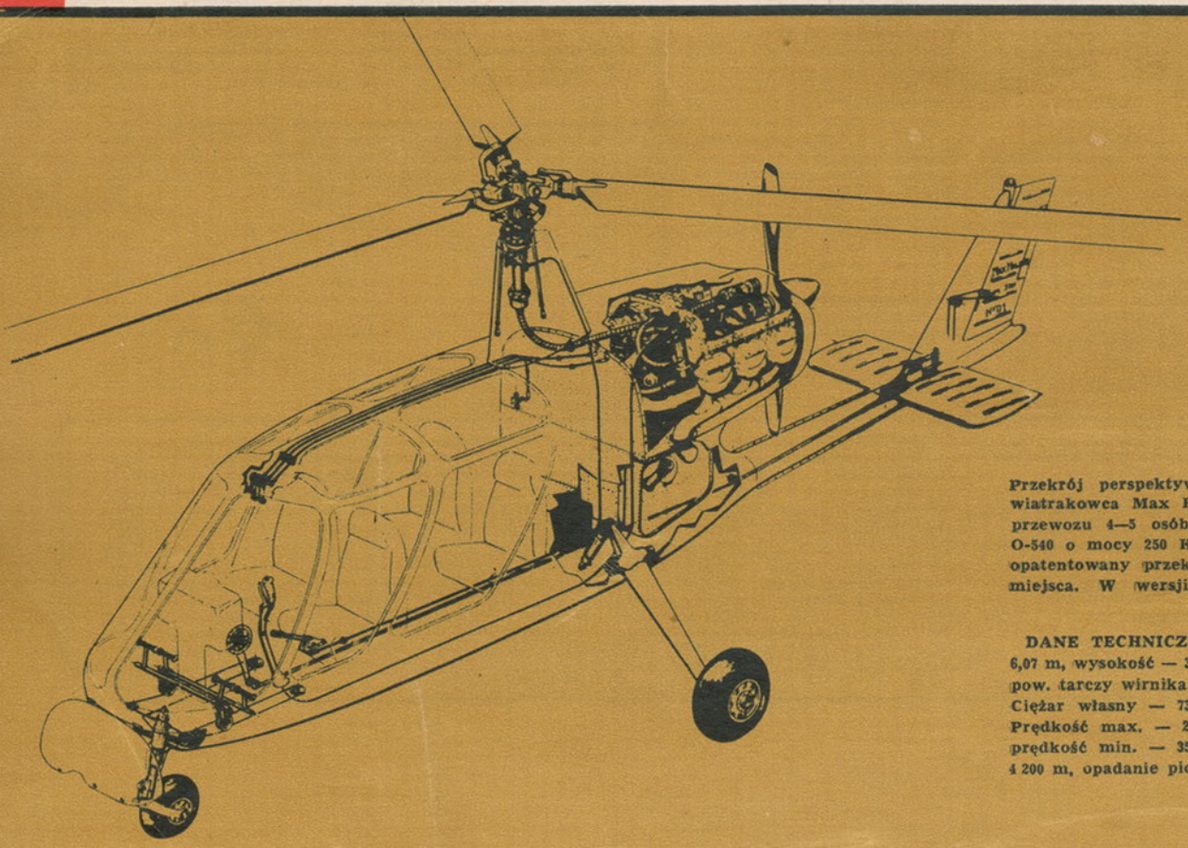
Francuski zespół akrobacyjny „Patrouille de France" w pokazach w locie na samolotach „Magister" (przelatuje nad włoskimi G-91).

Latające cele do ćwiczeń obrony przeciwlotniczej, budowane z licencji we Włoszech przez zakłady „Meteor": CT-20 (francuski) i w głębi — „Ventura" (USA).

Stoisko włoskich śmigłowców Agusta-Bell 205 (z lewej) i Agusta-106 (ciężar własny — 590 kG, użyteczny — 770 kG; może zabierać 2 torpedy).

Rakiety francuskie. U dołu — przeciwczołgowa „Entac", w głębi — przeciwlotnicze „Indigo".

WIATRAKOWIEC FRANCUSKI MH-500 „PHENIX"



Przekrój perspektywiczny pokazuje konstrukcję francuskiego wiatrakowca Max Holste MH-500 „Phenix", przewidzianego do przewozu 4—5 osób. Konstrukcja metalowa. Silnik Lycoming O-540 o mocy 250 KM napędza śmigło pchające oraz poprzez opatentowany przekaźnik mechaniczny — wirnik dla startu z miejsca. W wersji rolniczej MH-500 ma zabierać 350 kG chemikaliów.

DANE TECHNICZNE: średnica wirnika — 11,4 m, długość — 6,07 m, wysokość — 3 m, powierzchnia łopat wirnika — 5,64 m kw, pow. tarczy wirnika — 102 m kw., obroty wirnika — 200 obr/min. Ciężar własny — 730 kG, ciężar całkowity (max) — 1 250 kG. Prędkość max. — 245 km/h, prędkość przelotowa — 200 km/h, prędkość min. — 35 km/h, wznoszenie — 5 m/sek, pułap — 4 200 m, opadanie pionowe — 4,5 m/sek., czas trwania lotu — 3,5 h.

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

·LOT·

NOWINY

LOTem DO AZJI

Wrzesień przyniósł Polskim Liniom Lotniczym LOT dwa ważne wydarzenia, świadczące o dalszym, pomyślnym rozwoju naszego przedsiębiorstwa. Pierwszym z nich była oficjalna inauguracja połączenia Warszawy z Mediolanem. Z tej okazji nastąpiła pomiędzy Polską i Włochami wymiana delegacji, reprezentujących władze lotnictwa cywilnego, linii lotniczych, biur podróży i przedstawicieli prasy. Warto przypomnieć, że stałe rejsy samolotów PLL LOT z Warszawy do Mediolanu zainaugurowane zostały 2 maja br. Połączenie to znacznie ułatwiło podróż ze stolicy naszego kraju do północnej, uprzemysłowionej części Włoch. Ma to duże znaczenie, stale bowiem rozwija się kulturalna i gospodarcza współpraca między obu krajami, coraz liczniejsze są wzajemne wizyty artystów, naukowców i przemysłowców.

Drugim, niezmiernie ważnym wydarzeniem stało się uruchomienie połączenia Warszawy ze stolicą Libanu — Bejrutem. W dniu 13 września wystartował z Okęcia w pierwszy rejs turbośmigłowy samolot LOTu Il-18, pilotowany przez kapitana Wiesława Wiszniewskiego. Od tamtej pory, każdego wtorku, o godzinie 15.30 odlatuje z Warszawy rejsowy samolot, by o 19.05 wylądować w Sofii. Po 50-minutowym postoju następuje start i o godzinie 23.00 polska maszyna ląduje na bejruckim lotnisku. Powrót do Warszawy tą samą trasą w każdą środę o godzinie 10.25 rano. O 13.30 lądowanie w Sofii, o 14.20 start i o 15.55 przylot do Warszawy. Czasy lokalne.

W ten sposób sieć połączeń PLL LOT przekroczyła granice Azji. Bejrut jest dwudziestym trzecim zagranicznym portem lotniczym, do którego docierają samoloty ze znakiem żurawia w kole. Dzięki temu połączeniu skrócona została znacznie podróż lotnicza z krajów skandynawskich oraz z Polski do Libanu, skąd wiodą wygodne połączenia do krajów południowej i środkowej Azji oraz na Daleki Wschód. Warto przy tym pamiętać, że zarówno z Libanem, jak i z wieloma krajami azjatyckimi Polska utrzymuje bliskie kontakty gospodarcze i przemysłowe. Polscy inżynierowie i robotnicy wznoszą tam nowoczesne fabryki, przeprowadzają poszukiwania geologiczne. Uruchomienie szybkiego połączenia Bejrutu z Warszawą ułatwi również dostawę potrzebnych im aparatów i urządzeń, transport statkami trwał bowiem często zbyt długo.

Mamy nadzieję, że zarówno połączenie z Mediolanem jak i z Bejrutem przyczynią się do dalszego usprawnienia podróży lotniczych, a przekroczenie przez nasze samoloty pasażerskie granic Azji są pomyślną zapowiedzią dalszego rozszerzenia sieci zagranicznej PLL LOT.

INAUGURACJA LINII DO MEDIOLANU

Z okazji oficjalnej inauguracji nowej linii lotniczej PLL LOT z Warszawy do Mediolanu przebywała w naszym kraju trzydziestoosobowa delegacja z Włoch. Wśród gości znajdowali się m. in.: dyrektor generalny inspektoratu lotnictwa cywilnego — gen. F. Santini, mer Mediolanu — prof. P. Bucalossi, dyrektor Włoskich Linii Lotniczych „Alitalia" — dr C. Ando. Delegacji towarzyszył także ambasador PRL w Rzymie — A. Willmann.

Nasi goście zwiedzili Warszawę, Żelazową Wolę, Kraków i Wieliczkę. Odbyły się także rozmowy oficjalne. Przedstawiciele władz lotnictwa cywilnego Włoch złożyli wizytę u wiceministra komunikacji — S. Mroczka, a mer Mediolanu, prof. P. Bucalossi u przewodniczącego Prezydium St.R.N. — J. Zarzyckiego.

Mer Mediolanu, prof. P. Bucalossi wpisuje się do księgi pamiątkowej PLL LOT.

Delegacja włoska w czasie zwiedzania Warszawy.

POCZTA LOTNICZA

Dla upamiętnienia oficjalnej inauguracji połączenia PLL LOT z Warszawy do Mediolanu w dniu 5 września br. oraz z okazji pierwszego lotu z Warszawy przez Sofię do Bejrutu w dniu 13 września br. Poczta Polska wydała datowniki okolicznościowe. Cieszyły się one dużym powodzeniem wśród filatelistów. Na reprodukcji stempel z okazji lotu do Bejrutu.

Wylądował samolot PLL LOT z Mediolanu. W środku: prof. P. Bucalossi, po prawej: dyrektor LOTu, inż. Jan Zwierzyński, po lewej: zastępca dyrektora LOTu do spraw handlowych, inż. Robert Słaby.

POWRÓT DO BUDAPESZTU

Tak serdecznego powitania polskich sportowców dawno nie widziało warszawskie lotnisko. Oto na pokładzie LOT-owskiego Ił-18 powrócili z Budapesztu do Warszawy uczestnicy Lekkoatletycznych Mistrzostw Europy. Były więc kwiaty, uściski i chóralne „sto lat" na cześć naszych najszybszych dziewcząt — Ewy Kłobukowskiej i Ireny Kirszenstein.

BERLIŃSKIE SPOTKANIE

Samolot LOTu na lotnisku Schoenefeld.

Przez Berlin, stolicę NRD, wiodą powietrzne szlaki LOT-u z Warszawy do Paryża, Amsterdamu, Londynu i Brukseli. Każdego tygodnia dwanaście połączeń polskimi samolotami oraz dwa Interflugu. Podobnie i w drodze powrotnej. Tak więc co tydzień dwadzieścia cztery razy lądują LOTowskie maszyny na lotnisku Schoenefeld. W czasie krótkiego postoju w Berlinie pasażerowie i samoloty otaczane są opieką pracowników tamtejszej placówki LOTu, kierowanej od czterech lat przez p. Leona Lewickiego. Zadanie nie jest łatwe, zwłaszcza, że dość często trzeba obsłużyć również samoloty dodatkowe. Tak więc swoisty rekord berlińskiej placówki LOTu brzmi: siedem samolotów dziennie.

Grzegorz Dembiński prowadzi administrację, statystykę i sprawozdawczość placówki, Antoni Chwiałkowski niemal bez przerwy „urzęduje" na lotnisku, przyjmując i odprawiając polskie samoloty, szybką komunikację zapewnia kierowca samochodu Jan Krzęczko, a nad całością czuwa wspomniany już szef przedstawicielstwa — Leon Lewicki.

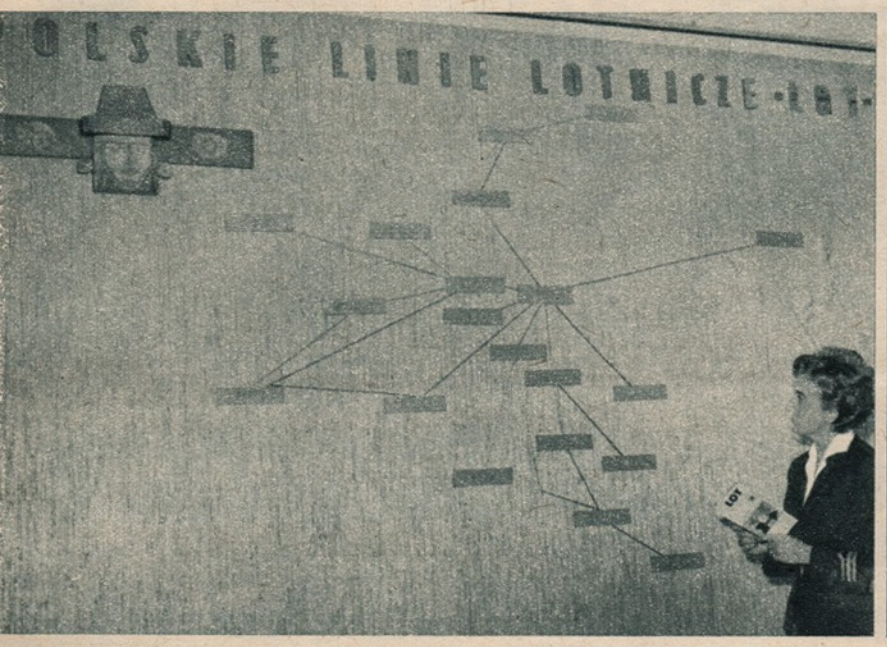
— Nasza placówka — mówi — ma specyficzny charakter. Leżąc na tranzytowym szlaku z Polski do krajów Zachodniej Europy nie dysponuje własną pulą miejsc pasażerskich w naszych samolotach, a zapełnia jedynie te, które zostaną zwolnione przez biuro rezerwacji centralnej w Warszawie. Tak więc dopełniamy jedynie maszyny, staramy się, aby ani jedno miejsce w naszych samolotach lecących na zachód lub do kraju — nie pozostawało puste.

Czynimy wszystko, aby jak najbardziej zwiększyć ilość pasażerów odlatujących z Berlina samolotami LOTu. Dla przykładu podam kilka cyfr dotyczących najbardziej dla nas gorącego okresu — lipca i sierpnia w ciągu trzech ostatnich lat. I tak w 1964 roku przewieźliśmy w tym okresie 1459 pasażerów, w 1965 — 1843, a w br. — 2568, z tego w kierunku wschodnim — 1232 osoby.

W tym samym okresie wysłaliśmy również wiele towaru. I tak w ciągu lipca i sierpnia 1964 roku — 11 011 kg, 1965 roku — 14 512 kg, a w roku bieżącym — 16 704 kg. W przewozach pocztowych w lipcu i sierpniu 1964 roku — 15 518 kg, 1965 roku — 19 147 kg, a 1966 roku — 21 132 kg.

Stały wzrost przewozów, organizowanych przez naszą placówkę, umożliwiają nam bliskie kontakty z wieloma instytucjami niemieckimi, jak na przykład z Ministerstwem Kultury NRD, związkami sportowymi, prasą, radiem i telewizją, z FDJ i radami narodowymi. Prowadzimy akwizycję bezpośrednią oferując usługi LOTu biurom podróży i indywidualnym pasażerom, uczestnikom rozmaitych kongresów, zjazdów, międzynarodowych narad, targów, festiwali i zawodów sportowych. Prowadzimy szeroką i owocną korespondencję, utrzymujemy kontakty z agencjami biur podróży i placówkami innych towarzystw lotniczych na terenie Berlina demokratycznego i zachodniego.

Do obowiązków berlińskiej placówki LOTu należy także załatwianie w Międzyalianckiej Komisji Kontroli Obszaru zezwoleń na przeloty naszych samolotów korytarzami powietrznymi wiodącymi na zachód. Obsługujemy także częściowo pasażerów LOTu, których trasa podróży prowadzi przez zachodnioberlińskie lotniska Tempelhof i Tegel.



Gertruda Wawrzyniak w berlińskim biurze LOTu.

Leon Lewicki oraz pracownik koordynacji Interflugu p. Buerger.

Biuro mieści się przy Karl Marx Allee 98 i nie ma chyba Polaka, który by będąc w Berlinie nie zajrzał tu choć na chwilę, nie skorzystał z serdecznej gościnności gospodarzy. Jest ich ogółem pięcioro: Gertruda Wawrzyniak zajmuje się rezerwacją miejsc, Grzegorz Dembiński prowadzi administrację, statystykę i sprawozdawczość placówki, Antoni Chwiałkowski niemal bez przerwy „urzęduje" na lotnisku, przyjmując i odprawiając polskie samoloty, szybką komunikację zapewnia kierowca samochodu Jan Krzęczko, a nad całością czuwa wspomniany już szef przedstawicielstwa — Leon Lewicki.

W berlińskiej placówce LOTu przy Karl Marx Allee jest zawsze gwarno i ruchliwie. Pan Leon Lewicki myśli już o zimie, o zapewnieniu naszym samolotom na wschodnich i zachodnich trasach jak największej ilości pasażerów, poczty i towarów. Dobre wyniki w tej dziedzinie przyniosła współpraca z biurem podróży NRD oraz z Interflugiem. Zapowiedziano już bowiem grupy turystów z zachodniej Europy do Berlina demokratycznego — skorzystają one z rejsowych połączeń LOTu.

Niezwykle ciekawie przedstawia się także współpraca przy transporcie towarów. Oto samoloty Interflugu przywożą z Nikozji na Cyprze ładunki świeżych owoców i jarzyn, które przejmowane są następnie na pokłady LOT-owskich maszyn, odlatujących na zachód.

Pracownikom berlińskiej placówki LOTu życzymy wiele powodzenia i dalszych sukcesów w pracy.

NOTATNIK LOTU

Samolotami specjalnymi LOTu przybyła do Warszawy 189-osobowa grupa kombatantów francuskich. W czasie dwudniowego pobytu zwiedzili oni stolicę, Palmiry, Treblinkę i Żelazową Wolę, a także spotkali się z przedstawicielami warszawskiego ZBOWiDu. Tuż po przylocie na warszawskie lotnisko Okęcie kombatanci francuscy chwalili przyjemny lot polskim samolotem, uprzejmą i sprawną obsługę oraz smaczny posiłek na pokładzie. Wielu z nich zapowiedziało swój ponowny przylot do Polski, już na dłuższy pobyt.

•

Jesień nad Adriatykiem jest piękna, ciepła, można jeszcze korzystać z plaży i morskich kąpieli. Przez cały październik turyści polscy będą więc korzystać z bezpośrednich połączeń LOTu z Warszawy do Ljubljany, uruchamianych specjalnie dla grup ORBISU. Z Ljubljany dojadą do Suszaku nad Adriatykiem wygodnymi autokarami. Ogółem w październiku br. odbędą się cztery takie grupowe wycieczki.

•

Zestaw wydawnictw reklamowych PLL LOT wzbogacił się ostatnio o kilka nowych pozycji. Oto wyszły z druku plany centralnych dzielnic Warszawy i Krakowa. Zaznaczone są na nich trasy dojazdowe z miasta na lotnisko oraz rozmieszczenie hoteli, biur miejskich LOTu, dworców autobusowych i kolejowych. Plan zawiera adresy krajowych i zagranicznych placówek LOTu.

Ukazał się także ostatnio słowniczek LOTu, zawierający bogaty zestaw najpotrzebniejszych wyrażeń w różnych językach.

ŻYCZYMY SZCZĘŚCIA

Państwo Krystyna i Tadeusz Michalscy przez wiele lat mieszkali w Kalifornii nic o sobie nie wiedząc. Poznali się w czasie lotniczej wycieczki do Polski i to dopiero na pokładzie LOTowskiego Ila-18. Dziś są już małżeństwem i jak najczęściej starają się odwiedzać nasz kraj, który jest także ich ojczyzną. „Życzymy LOTowi dalekich i pomyślnych rejsów" — powiedzieli nam państwo Michalscy, odlatując do Paryża. My z kolei gratulujemy młodym małżonkom szczęścia i zapraszamy na pokłady naszych samolotów.

NASI LAUREACI

We wrześniu gościliśmy piętnastoosobową grupę laureatów dorocznego konkursu Polskiego Radia, Orbisu i LOTu dla słuchaczy audycji zagranicznych PR. Jako nagrodę PLL LOT ufundował bezpłatne przeloty do Warszawy i z powrotem, a Orbis pokrył koszta dwunastodniowej wycieczki po Polsce. Nasi laureaci zwiedzili stolicę, Wilanów i Żelazową Wolę, a następnie udali się autokarem do Płocka, Grunwaldu i Olsztyna, poznali Gdańsk i Gdynię oraz stary zamek krzyżacki w Malborku. Dalsza trasa wiodła do Torunia, Gniezna i Biskupina, Poznania i Wrocławia, Opola i Katowic. Wielkie wrażenie na naszych gościach z **Francji,** Anglii, Włoch, NRD i NRF, Holandii i krajów skandynawskich zrobiło zwiedzenie byłego obozu hitlerowskiego w Oświęcimiu. Po zwiedzeniu Krakowa i Nowej Huty laureaci powrócili do Warszawy. Na zakończenie pobytu odbyła się w Polskim Radiu tradycyjna lampka wina, na którą przybyli m. in. prezes Komitetu do Spraw Radiofonii „Polskie Radio" — Włodzimierz Sokorski oraz dyrektor PLL LOT — inż. Jan Zwierzyński.

Laureaci tuż po wylądowaniu samolotu z Amsterdamu i Berlina.

Goście z Belgii. Od lewej: p.p. Marcel Collar, Janina Saharewicz z PR oraz Marian Kopydłowski.

Pamiątkowe zdjęcie w czasie zwiedzania Wilanowa.

Pierwszy od lewej — opiekun grupy, p. Marian Chojnacki.

Przed odlotem do Paryża.

TURYŚCI Z KALIFORNI

Z roku na rok coraz większym powodzeniem cieszą się wycieczki grupowe do Polski. Ostatnio witaliśmy w Warszawie turystów amerykańskich, którzy przybyli do naszego kraju drogą lotniczą aż z Los Angeles. W Paryżu przesiedli się na pokład polskiego Iła-18 i po krótkiej podróży znaleźli się w naszej stolicy. Turyści amerykańscy, pod opieką pana Mariana Chojnackiego z Los Angeles, zwiedzili Warszawę i liczne zabytki historyczne naszego kraju. Zadowoleni i pełni wrażeń powrócili polskim samolotem do Paryża, by odlecieć następnie za Ocean.

LATAJĄCE RAKI

Polskie raki cieszą się zrozumiałym uznaniem wśród wybrednych smakoszy w krajach Europy Zachodniej oraz w Skandynawii. Warszawska Centrala Rybna wysyła ich więc w sezonie po siedem ton tygodniowo, przysparzając tym naszemu krajowi cennych dewiz. Starannie oczyszczone i wypłukane raki pakowane są do przewiewnych łubianek, a następnie niezwłocznie przewożone na warszawskie Okęcie. Załadowane do LOTowskich samolotów, w ciągu krótkiego czasu docierają do Paryża, Londynu lub Sztokholmu. Z linii zagranicznych PLL LOT „korzystają" także ślimaki, młode węgorze, gołębie, żaby, trafiają się również większe okazy polskiej i egzotycznej fauny.

Na pokładzie polskiego Iła-18 przybyły z Paryża do Warszawy słuchaczki szkół pedagogicznych. Czterdzieści dziewcząt zaraz po przylocie do Warszawy pożegnało załogę naszego samolotu wesołą piosenką. Dziękujemy, zapraszamy na następne rejsy.

BŁĘKITNE AUTOBUSY

Szybką i wygodną komunikację pomiędzy Śródmieściem Warszawy a lotniskiem Okęcie zapewniają błękitne autobusy LOTu. Przejazd kosztuje 5 złotych, jedynie dzieci do dwóch lat przewożone są bezpłatnie. Nie płaci się także za wiezione z sobą walizki i inne bagaże.

Błękitne autobusy LOTu kursują według ustalonego rozkładu. Z ulicy Waryńskiego (sprzed Biura Miejskiego) odjeżdżają w godzinach od 5 rano do 19 co piętnaście minut, podobnie w odwrotnym kierunku. Po godzinie 19 autobusy kursują według potrzeb, wynikających z przylotów. W dni świąteczne od godz. 5 do 17.20. Potem zależnie od potrzeb.

Dla wygody pasażerów autobusy LOTu odjeżdżają na lotnisko także bezpośrednio z warszawskich hoteli — o 5.15 sprzed Bristolu, o 5.20 sprzed Europejskiego i Metropolu i o 5.30 sprzed Grand Hotelu. Koszt przejazdu na trasie hotel — lotnisko wynosi 10 zł.

Ukazał się ostatnio nowy numer „LOT Magazynu", przeglądu nowości PLL LOT, wydawanego w pięciu wersjach językowych. Dziewiętnasty z kolei numer prezentuje szereg artykułów na temat działalności LOTu w kraju i za granicą oraz walorów turystycznych Polski. Obok tradycyjnej kroniki znajdujemy tu omówienie połączenia lotniczego Warszawy z Frankfurtem nad Menem, wywiad z popularnym aktorem teatru i filmu — Zbigniewem Cybulskim, artykuł o Pałacu Kultury i Nauki, sylwetkę pierwszego polskiego poczwórnego mistrza powietrznego — kapitana Ryszarda Dąbrowskiego i rozmowę ze stewardessą naziemną portu lotniczego na Okęciu. Obszerny artykuł omawia zagadnienie przewożenia zwierząt na pokładach samolotów LOTu. Treść numeru uzupełniają barwne fotografie z LOTowskiej placówki w Wiedniu oraz warszawskich Łazienek, a także tradycyjny „Bedeker Polski" i zaproszenie do Polski na sezon zimowy 1966—67.

ROZMOWY NA LOTNISKU

Pan Augustyn Pelowski przybył do Polski w grupie laureatów konkursu Polskiego Radia, Orbisu i LOTu. Tuż przed powrotem do Holandii, w której mieszka od wielu lat, podzielił się z nami swymi wrażeniami z pobytu w Polsce.

— Przede wszystkim chciałbym podziękować — mówi pan Augustyn Pelowski — za tak znakomity konkurs. Cieszę się bardzo, że spośród ponad dwunastu tysięcy (jak słyszałem) odpowiedzi, los właśnie wybrał moją i dzięki temu mogłem tu przylecieć. Bardzo dawno nie byłem w kraju — tym większa więc stała się moja radość, gdy otrzymałem bezpłatny bilet LOTu. Lepszej nagrody nie potrafiłem sobie wyobrazić. Gdy w biurze lotniczym przy Museumplein 15a w Amsterdamie zaproszono do autobusu pasażerów odlatujących samolotem Polskich Linii Lotniczych LOT do Warszawy, ogarnęło mnie wzruszenie. A potem na lotnisku Schiphol spotkanie z samolotem Il-18, oznaczonym polskimi barwami, przyjemny uśmiech ładnej stewardessy i to dawno nie słyszane „dzień dobry!". Czułem się już jak w Polsce, otrzymałem gazety i tygodniki w moim ojczystym języku, poczęstowano mnie doskonałą polską szynką, która u nas w Holandii jest tak droga — wszystko to wprawiło mnie w pewnego rodzaju oszołomienie. Wiedziałem, że lecę do Polski, ale jakoś ciągle jeszcze wszystko to wydawało mi się nierealne, jak senne marzenie.

W Berlinie liczyłem minuty, jak najszybciej chciałem znaleźć się w Polsce. I wreszcie miłe przywitanie na warszawskim lotnisku, zwiedzanie stolicy, o której nieszczęściach tyle słyszałem i czytałem, a potem ta podróż autokarem po Polsce. To był znakomity pomysł — o wiele lepszy i pożyteczniejszy od pobytu nawet w jakimś luksusowym uzdrowisku. Zwiedziliśmy wiele miast, zabytków, miejsc historycznych, znanych mi z dziejów Polski; rozmawialiśmy z wieloma ludźmi różnych zawodów. Byliśmy niemal wszyscy zaskoczeni tak wspaniałą rozbudową budownictwa mieszkaniowego i nowoczesnego przemysłu. Wierzyć się nie chce, że zaledwie dwadzieścia jeden lat dzieli Polskę od zakończenia wojny, po której pozostały tak wielkie zniszczenia

To była znakomita lekcja dzisiejszej Polski, w której żyje się o wiele lepiej niż przed wojną, ale też pamięta się o ofiarach ostatniej wojny. Zwiedzanie Oświęcimia było dla nas wszystkich wstrząsającym przeżyciem, tego nie sposób zapomnieć, wielu miało łzy w oczach. Szczerze to mówię, bo sam dużo przeżyłem i jestem człowiekiem ciężkiej pracy — robię w hucie szkła. Wywiezione przeżycia z Polski pozostaną w naszej pamięci na zawsze.

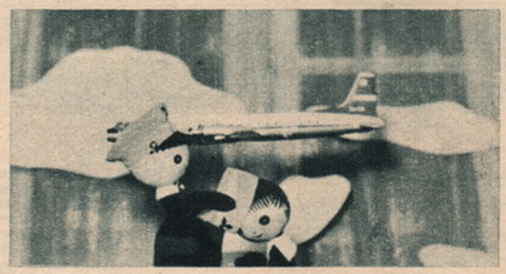
Na zakończenie mam wielką prośbę — niech pan serdecznie pozdrowi wszystkich polskich lotników, a wśród nich również załogę LOTu. Mam nadzieję, że jeszcze nie raz skorzystam z przelotów polskimi samolotami. Już zaraz odlatuję. Na pamiątkę — w Amsterdamie — pozostawię sobie pożegnalny uśmiech waszej stewardessy. Dzięki za ten konkurs i pożyteczną wycieczkę po Polsce. Dla Polskiego Radia, Orbisu i LOTu — gorące brawa.

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński i Jarosław Tarań

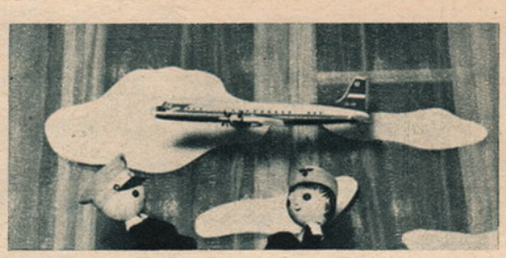
JACEK I AGATKA

Jak wiadomo, każdy mały chłopiec chce zostać pilotem, a dziewczynka stewardessą. Podobnie Jacek i Agatka z popularnej, telewizyjnej „dobranocki". Aby jednak nie czekać długo na spełnienie marzeń, sympatyczne rodzeństwo postanowiło zabawić się w podniebną podróż. Dopomogła w tym pani Wanda Chotomska (tekst) oraz pani Zofia Raciborska (głosy), a także dwie panie, które poruszały Jackiem i Agatką. Wszystko to obejrzały dzieci całej Polski na ekranach telewizorów, a nasz fotoreporter uwiecznił kilka scenek z LOTowskiej „dobranocki".

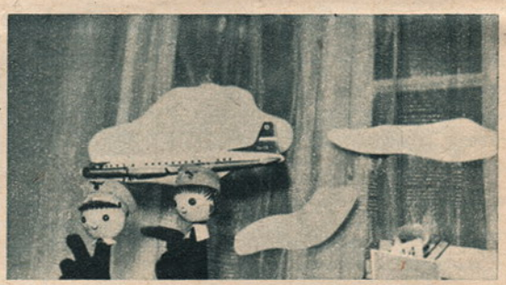
...A wszystko zaczęło się od tego, że na lotnisku Jacek poznał pana Jurka z LOTu i zasypał go całą lawiną pytań i dowiedział się od niego wielu ciekawych rzeczy...



...Agatka, nie masz pojęcia jak mi się ten pan Jurek podobał! I ja się ogromnie cieszę, że go poznałem i teraz to już na pewno wiem, że jak będę duży, to będę pilotem, a ty będziesz stewardessą...



...Wiesz jaki to jest samolot? Jak on się nazywa? — Il osiemnaście i jest to samolot pasażerski...



...W imieniu kapitana Jacka i całej załogi witam pasażerów na pokładzie samolotu i życzymy państwu przyjemnej podróży...

...Agatka, a przypomniałaś pasażerom, żeby zapięli pasy? Bo przed startem i lądowaniem to zawsze trzeba zapiąć takie pasy, które są przy fotelach...

...Życzymy Państwu miłej podróży, żeby po drodze nie było burzy, żeby sen leciał — hen, nad obłoki i żeby były ładne widoki...

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel.: 20-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do nru 40 (795) z dnia 2.X.1966 r. „Skrzydlatej Polski".